№ 18-19 (758-759) 15 мая 2013 г. Транспорт ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№ 18-19 (758-759)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

15 мая 2013 г.

Издается с 1998 г.

Страховой брокер при страховании ответственности транспортной компании

XXVIII заседание Конференции Генеральных директоров ОСЖД

Проект Госпрограммы развития внутреннего водного транспорта до 2021 г.

Наглядный пример для потенциальных инвесторов

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.

Who we are?

PKP Broad Gauge Metallurgical Railway Line Ltd. is a company acting on the freight transport market offering complex services covering import, export and transit. PKP LHS is the only broad gauge railway line (1520 mm) on the territory of Poland and through the Ukrainian railway system has a direct access to railways of all CIS countries, The Trans-Siberian Railways and through Kazakhstan to China. The Polish section of the line begins in Hrubieszów and ends in Sławków, about 30 km from Katowice. E30 line is a natural extension of LHS line further heading to Western Europe. There is a possibility to connect the line with Ukrainian and Russian railway system and to create the Pan-European overland transport corridor- Europe-Asia.

We are open to New challenges

О нас

Общество ПКП Металлургическая Ширококолейная Дорога является фирмой, действующей в сфере грузоперевозок, оказывающей комплексные услуги в области перевозок товаров в импорте, экспорте и транзите. ПКП ЛХС является единственной на территории Польши магистралью 1520 мм и через украинскую железнодорожную систему 1520 мм - - ЛХС имеет непосредственный доступ к железным дорогам СНГ, Транссибирийской магистрали и через Казахстан в Китай. Польский отрезок начинается от польско-украинской границы в Хрубешове, а заканчивается в Славкове в 30 км от Катовиц. Линия E30 является натуральным продолжением ЛХС на Западную Европу, что представляет возможность соединения с железнодорожными системами Украины и России, а также создание Пан-Европейского коридора наземного транспорта Европа-Азия.

Мы готовы к новым вызовам

Kontakt
PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa spółka z o.o.
22-400 Zamość
ul. Szczebrzeska 11
POLSKA
tel. +48 84 638 62 23
fax +48 84 638 52 36
www.lhs.com.pl
e-mail: info@pkp-lhs.pl

CARGO
ЕООО „БДЖ - грузовые перевозки"
Надежный и стабильный партнер
• Многолетний опыт
• Безупречная коммерческая репутация
• Конкурентные условия перевозок
• Гибкие цены на транспортные услуги
• Экологическая политика
• Индивидуальный подход к каждому клиенту
• Стратегически развитая инфраструктура
• Современное оборудование
• Широкие бизнес-возможности
• Международные перевозки
Болгария, г. София
ул. Ивана Вазова, 3
Тел.: +359 2/ 932 44 32
Факс.: +359 2/ 932 40 30
e-mail: bdzcargo@bdz.bg
www.bdz.bg

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ К ЛИДЕРАМ ПРОМЫШЛЕННОСТИ!

XXI МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

МАШИНОСТРОЕНИЕ 2013 МЕТАЛЛУРГИЯ

21-24 мая

УКРАИНА
ЗАПОРОЖЬЕ

ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
КОЗАК ПАЛАЦ
ул. Победы, 70-б

IX Специализированная выставка

ЛИТЬЕ 2013

Конференция «Литье. Металлургия 2013»

Соорганизаторы:

Министерство экономического развития и торговли Украины

Ассоциация литейщиков Украины

Физико-технологический институт металлов и сплавов НАН Украины

Национальный технический университет «Харьковский политехнический институт»

Национальная металлургическая академия Украины

ОРГАНИЗАТОР

ЗАПОРОЖСКАЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА

тел./факс: + 38 (061) 213•50•26, 213•51•67 e-mail: expo@cci.zp.ua, www.expo.zp.ua

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ В ОДНОМ ЖУРНАЛЕ

Транспорт

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

15 мая 2013 г. № 18-19 (758-759)
Издается с 1998 г.

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ ТРАНСПОРТА 3

Автотранспорт и дороги.....3
Авиация 7
Водный транспорт 12
Железнодорожный транспорт.....16

ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА ...26

Международное сотрудничество 26
Официальная часть.....29
Государственное регулирование 41
Отраслевое регулирование.....43
- Водный транспорт.....43
- Железнодорожный транспорт 45

ЛОГИСТИКА И ЭКСПЕДИРОВАНИЕ.....48

Организация перевозок.....48
- Автомобильный транспорт.....48
- Авиационный транспорт.....50
- Водный транспорт.....51
- Железнодорожный транспорт 53

Топливо.....54
Таможня.....56

КОММЕНТАРИИ И ОБЗОРЫ 62

Наглядный пример для потенциальных инвесторов 62
"Цель — оптимизация работы контейнерных мощностей порта".....65
Оценка перспективы экономически успешной работы украинских производителей транспортно-экспедиторских услуг 68
Страховой брокер при страховании ответственности транспортной компании 72

Специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Андрей Спицкий, Тамара Курыленко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Отдел рекламы:
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10814.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии ЧП "ДАР-ГРАНД":
Украина, 18000, Черкассы,
ул. Чехова, 53, офис 313.
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 3528, 19.10.1998 р.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10814. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ПП "ДАР-ГРАНД", вул. Чехова, 53, оф. 313,
Черкаси, 18010, Україна.
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Мнение авторов публикаций может не совпадать с точкой зрения редакции.
Запрещается полное или частичное воспроизведение настоящего издания путем передачи или размножения любым способом без письменного согласия издателя. При цитировании ссылка на "ТРАНСПОРТ" обязательна.
© ТРАНСПОРТ, 2010 г.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

info@transport-journal.com
www. transport-journal.com

При поддержке:

АВТОТРАНСПОРТ И ДОРОГИ

В Украине составили десятку самых разбитых трасс

Большинство "разбитых" трасс Украины расположены в центре страны, сообщает *Корреспондент*, составивший рейтинг разбитых трасс Украины на основании опроса представителей служб такси и компаний, занимающихся грузоперевозками.

В десятку также вошли трассы Павлоград—Донецк, Тернополь—Львов, Одесса—Березовка, а также Львов—Луцк.

Худшие дороги в Киеве размещены в Подольском районе (улицы Петропавловская, Фрунзе, Нижнеюрковская, Газопроводная, пр. Ярославский и пр. Правды).

Сроки эксплуатации 80% автодорог в Украине исчерпали себя уже дважды, а то и трижды, сообщает *УНИАН.*

На Львовщине появится первая платная дорога

В ближайшее время на Львовщине объявят концессионный тендер по ремонту дороги Краковец—Львов—Броды с дальнейшей перспективой перехода к ремонту дороги в Ривне. Об этом во время заседания Совета украинских и иностранных инвесторов при ОГА заявил председатель Львовской ОГА В. Шемчук, сообщает *Galinfo.com.ua.*

По его словам, эта идея передачи дорог в концессию не нова, но она очень нужна, ведь это позволит не только привести дорогу в нормальное состояние, но и обеспечить 2,5 тыс. рабяочих мест в сфере дорожного строительства и еще 7 тыс. рабочих мест в сопутствующих сферах.

"Укравтодор" в Донецкой обл. намерен провести реконструкцию дорог

"Укравтодор" в Донецкой обл. планирует провести реконструкцию дорог на сумму 168,177 млн грн., сообщает сайт госзакупок.

Планируется провести текущий ремонт 12-ти участков дорог Славянск—Донецк—Мариуполь и Красный Лиман—Артемовск—Горловка.

По результатам торгов, ООО "Первая дорожно-строительная компания" отремонтирует 4 из 6-ти участков дороги Славянск—Донецк—Мариуполь и один участок дороги Красный Лиман—Артемовск—Горловка (76,96 млн грн.), ЧАО "Коммунтранс" — 2 участка дороги Славянск—Донецк—Мариуполь (51,2 млн грн.) и ООО "Ялтаградстрой" — 5 из 6-ти участков дороги Красный Лиман—Артемовск—Горловка (39,9 млн грн.).

В Днепропетровской обл. на реконструкцию автодорог будут выделены средства

Служба автодорог Днепропетровской обл. провела тендер на реконструкцию автодорог общей стоимостью 163,215 млн грн., сообщает портал госзакупок.

Всего планируется строительство и ремонт трех объектов инфраструктуры. В частности, будет проведено строительство моста через канал Днепр—Донбасс на км 28+132 дороги Днепропетровск—Царичанка—Кобеляки—Решетиловка, капремонт искусственного сооружения "Путепровод на автомобильной дороге М-18 Харьков—Симферополь—Алушта—Ялта, км 228+703 с подходами" (остатки работ) и строительство автодороги Днепропетровск—Царичанка—Кобеляки—Решетиловка от с. Лобойковка до границы Днепропетровской обл. (транспортная развязка на км 9+260).

Победителем торгов на строительство всех объектов стало ООО "Спецстройконтакт".

На ремонт дорог в Ковеле выделили средства

Отдел коммунального хозяйства Ковельского горисполкома Волынской области по результатам тендера заключил договор с ОАО "Ковель ДСУ № 63" на текущий ремонт автодорог города стоимостью 3,64 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

В течение года фирма должна ликвидировать выбоины, просадки, наплывы, оползни и другие деформации и разрушения, заливать трещины на асфальтобетонном покрытии, устанавливать дорожные знаки, поддерживать чистоту на дорогах.

Также фирма должна ремонтировать автобусные остановки, сливную канализацию, косить траву на обочинах и ремонтировать тротуары.

"Юждорстрой" будет доделывать дорогу Симферополь—Феодосия

ОАО "Юждорстрой" будет доделывать автодорогу Симферополь—Феодосия на 1,95 млн грн., сообщает *Вестник госзакупок*.

Речь идет о пятикилометровом участе трассы на отрезке км 63+000—68+000. До конца т.г. должны устроить сооружения из габионов, подпорную стену, съезд в Еленовку, установить парапетные и турникетные ограждения, дорожные знаки и сделать разметку дороги.

В Севастополе завершается строительство нового автомобильного моста

"Правительство системно развивает транспортную инфраструктуру региона. В частности, в Севастополе завершается строительство нового автомобильного моста", — заявил вице-премьер-министр Украины А. Вилкул во время выездного совещания на объекте строительства в Севастополе. В совещании приняли участие министр регионального развития, строительства и ЖКХ Г. Темник и председатель Севастопольской ГГА В. Яцуба, сообщает *Gorod.dp.ua.*

"Этот инфраструктурный проект имеет важное значение для Севастополя. Новый мост позволит пропускать ежедневно десятки тысяч единиц автотранспорта. При поддержке правительства Украины город модернизирует дорожную инфраструктуру", — заявил А. Вилкул.

Новый мост у железнодорожного вокзала станет основным путем сообщения наземного транспорта между Ленинским и Нахимовском районами города. Благодаря ему будет увеличено с трех до пяти количество полос для движения автотранспорта. Это обеспечит проезд по двум полосам из центра города и по трем — с Корабельной стороны, а также повысит безопасность движения автотранспорта и обеспечит развитие логистического потенциала Севастополя.

Депутаты не поддержали запрет на посыпание Крещатика солью

Киевсовет не поддержал введение моратория на обработку дорожного покрытия и тротуаров Крещатика соляной смесью, которую зимой используют коммунальные службы. Соответствующий проект решения поддержали лишь 43 из 96 зарегистрированных в зале депутатов, сообщает *УНИАН*.

Предполагалось установить такой мораторий на 10 лет.

Дни Киева в Вене открыли перспективу производства автобусов на электродвигателях

В рамках проведения Дней Киева в Вене глава КГГА А. Попов посетил завод компании Siemens, где налажено серийное производство автобусов, которые работают на электрических двигателях. Мидиавтобусы курсируют по круговому маршруту, продолжительность которого составляет около 30 мин., а на конечных остановках происходит их подзарядка. При этом автобусы используют электросеть трамвайных линий. Введение такого вида транспорта позволяет экономить энергоносители и улучшает экологическую ситуацию в городе. Кроме того, мидиавтобусы мобильные и более маневренные, в отличие от троллейбусов, сообщает *Vaap.org.ua.*

Один из рынков Украины имеет собственную автостанцию

Одесский рынок "7-й км" открыл собственную автостанцию, сообщает пресс-служба рынка. Кроме маршрутов с рынка в Одессу, автостанция будет обслуживать ряд междугородных направлений. В настоящее время от автостанции рынка можно уехать в Измаил, Рени, Килию, Белгород-Днестровский, а также Херсон, Николаев, Первомайск и Киев. В ближайших планах — открытие междугородного и международного сообщения со всеми крупными городами Украины и ближнего зарубежья.

В Крыму уменьшат число автобусов малой и средней вместимости

Совмин Крыма утвердил план мероприятий по улучшению организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом общего пользования на 2013—2014 гг. Соответствующее распоряжение принято на заседании крымского правительства.

В план мероприятий попали корректировка схем и графиков движения автобусов на пригородных маршрутах с целью максимального охвата сел по пути следования, поэтапное сокращение количества автобусов малой и средней пассажировместимости с учетом специфики регионов, повышение комфортабельности автобусов (наличие больших багажных отделений, кондиционеров и т.д.), сообщает *Kianews.com.ua.*

Кроме того, будет увеличено количество пригородных автобусов, приспособленных к перевозке инвалидов, внедрены диспетчерское управление и контроль за соблюдением схем движения с применением спутниковых систем навигации, а также усилены борьба с нелегальными перевозчиками и контроль за состоянием и сроком эксплуатации маршрутного транспорта.

На МКАД выявлено около 70 несанкционированных съездов

Рабочая группа по оценке влияния градостроительной деятельности в зонах тяготения к МКАД и въездов-выездов к ним предварительно выявила около 70 несанкционированных съездов и выездов с кольца, сообщает пресс-служба департамента развития новых территорий Москвы.

По некоторым съездам должным образом не оформлена разрешительная документация, ряд объектов для приведения в соответствие с требованиями придется реконструировать, а ряд — удалить.

МКАД предлагают сделать разноскоростным

Эксперты центра Probok.net подготовили проект, подразумевающий введение на МКАД различных скоростных ограничений в зависимости от полосы движения.

Предлагается на каждой полосе кольцевой установить определенный скоростной режим. Максимальная скорость для двух левых рядов составит 110 км/ч, а крайней правой полосе достаточно 80 км/ч. По мнению руководителя центра, смысл идеи в том, чтобы сделать более скоростными левые ряды и более комфортным движение автомобилей. Там двигается легковой транспорт, и можно прогнозировать снижение количества аварий, сообщает *M24.ru.*

Пропускная способность Каширки и Варшавки в Москве увеличится

После реконструкции пропускная способность Каширского и Варшавского шоссе в Москве увеличится на 20—25%. Об этом заявил мэр Москвы С. Собянин.

"Реконструкция Варшавского и Каширского шоссе подходит к концу, — заявил градоначальник на встрече с муниципальными депутатами Южного административного округа Москвы. — Сроки строительства были максимально сжаты до 18 мес. По расчетам, проведение реконструкции позволит увеличить пропускную способность Каширского и Варшавского шоссе на 20—25%", сообщает *News.auto.ru.*

По словам мэра, уже в настоящее время открыты поворотные эстакады на Варшавском шоссе и тоннель на Каширском шоссе у МКАД, что позволило упростить выезд из города по этим магистралям. При этом Собянин подчеркнул, что после окончания строительных работ территории вдоль обеих магистралей будут благоустроены. Кроме того, на Кашир-

ском и Варшавском шоссе планируется организовать автобусные экспресс-маршруты с выделенными полосами.

Тоннель под Варшавским шоссе откроют в т.г.

В Москве тоннель на пересечении Варшавского шоссе с улицами Подольских Курсантов и Красного Маяка будет открыт до конца мая 2013 г., сообщает пресс-служба Департамента строительства Москвы. Выполнены основные строительно-монтажные работы по возведению железобетонных конструкций и гидроизоляции тоннеля, завершаются работы по оборудованию водостока, системы освещения, систем диспетчеризации и организации дорожного движения, заканчиваются работы по благоустройству прилегающей территории. Длина автодорожного тоннеля составляет 68 м.

Работы на объекте проводились по проекту реконструкции Варшавского шоссе от МКАД до Садового кольца. В рамках проекта был реконструирован участок улицы Красного Маяка протяженностью 400 м с устройством от 4 до 7 полос движения и участок улицы Подольских курсантов протяженностью 780 м с устройством восьмиполосного движения.

В Москве построят вертикальный автомобильный тоннель

Тоннель на улице Народного Ополчения в Москве обещают построить уже в 2014 г. Заместитель мэра Москвы Марат Хуснуллин заявил, что конструкция подразумевает размещение проезжих частей одна над другой, а не параллельно.

Строительство такого тоннеля обойдется на миллиард больше обычного, сообщает *Лига.*

В Эстонии могут смягчить требования к состоянию дорог

Эстония может смягчить требования к состоянию дорог, так как на приведение их в порядок нет средств, сообщает *LETA*.

Требования к состоянию дорог прописаны в законе о дорожном хозяйстве, однако как у государства, так и у местных самоуправлений слишком мало денег для их выполнения. Руководитель отдела дорожных и железнодорожных путей Министерства экономики и коммуникаций Эстонии Айн Таттер заявил, что в 2014 г. не будет EUR100 млн, необходимых для выполнения всех требований.

Автопроизводитель Tesla готов строить дороги за свой счет

Глава компании Tesla Motor и соучредитель PayPal Элон Маск готов профинансировать реконструкцию Лос-анджелесского шоссе 405 за собственный счет. Дело в том, что завершение работ по расширению трассы постоянно откладывается. В настоящее время датой окончания проекта называется осень 2014 г., сообщает *Auto.vesti.ru.*

Как отмечают в *LA Times*, за время работ по расширению шоссе стоимость проекта уже выросла на $100 млн, а сроки их завершения отодвинуты минимум на год.

Производство автомобилей в Казахстане увеличится

Доля реализованных автомобилей казахстанской сборки на внутреннем рынке к концу 2013 г. составит 25%. Об этом заявил управляющий директор Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ) Мурат Рахимбердиев.

В АКАБ ожидают, что в 2013 г. будет выработана и принята госпрограмма развития автопрома Казахстана на долгосрочную перспективу. Принятие этой программы позволит расширить линейку выпускаемых в стране автомобилей и увеличить внутренний спрос на продукцию автозаводов РК. В результате этого, по словам управляющего директора АКАБ, также увеличится доля казахстанского экспорта в страны Таможенного союза. По итогам применяемых мер АКАБ прогнозирует рост индекса физического объема выпуска продукции, который к концу текущего года будет равен 120%. Объем продаж новых автомобилей увеличится по сравнению с предыдущим не менее чем на 80% и составит около 140—150 тыс. ед., а импорт подержанных автомобилей будет оставаться на низком уровне. Объем вторичного внутреннего рынка перепродаж подержанных автомобилей оценивается АКАБ в цифру порядка 180—200 тыс. ед. на конец 2013 г., сообщает *Kapital.kz.*

В перспективе, до 2020 г. общая мощность всех производственных площадок в Казахстане будет составлять 300 тыс. авто, из них 50% будут направлены на внутренний рынок, остальные 50% — на экспорт.

К ТЕМЕ:

Рынок легковых автомобилей за год в Казахстане составил $1,9 млрд

Собственное производство легковых и грузовых автомобилей в Казахстане за 2012 г. достигло исторического максимума. Объем продаж автомобилей в республике за этот период вырос на 117% по сравнению с 2011 г. В то же время в Европе были зарегистрированы самые низкие показатели продаж автомобилей. Показатели, которые продемонстрировал авторынок европейских стран, отражают кризис, испытываемый автопроизводителями в Европе, поскольку явления рецессии в южной части региона снижают потребительский спрос, а меры строгой экономии во многих странах повышают уровень безработицы, сообщает *Kapital.kz.*

Высоких показателей производства и продаж автомобилей в Казахстане, по словам Мурата Рахимбердиева, управляющего директора Казахстанской ассоциации автобизнеса (АКАБ), удалось достичь, в первую очередь, за счет частных инвесторов, которые зашли в машиностроительную отрасль страны. Также немаловажным фактором в развитии авторынка, по словам представителя АКАБ, является расширение рынка за счет вступления Казахстана в Таможенный союз (ТС). Вклад в развитие машиностроительной отрасли внесли поддержка правительства в рамках заданного курса по индустриальному развитию и институты развития, которые выделяют на это средства.

В Казахстане намерены выпускать до 300 тыс. авто

Перед автомобильной промышленностью Казахстана стоят амби-

циозные задачи. О перспективах развития отрасли говорили в Астане в ходе форума машиностроителей. По словам вице-министра индустрии и новых технологий Альберта Рау, в Казахстане производство автомобилей планируют увеличить до 300 тыс. в год, сообщает *Kapital.kz*.

Альберт Рау заявил, что образование Таможенного союза, гармонизация импортных пошлин в рамках ТС и согласованная политика трех стран привели к тому, что приток подержанных автомобилей сократился. Кроме того, по информации вице-министра, в прошлом году в Казахстане было продано 100 тыс. автомобилей, из них 20 тыс. — казахстанской сборки.

Пенсионная реформа повлияла на продажи автомобилей в Казахстане

Итоги 1 кв. 2013 г. подтвердили положительные тренды авторынка Казахстана 2012 г. Однако замедление роста продаж, еще едва заметное в феврале т.г., в марте стало очевидным, сообщает пресс-служба Ассоциации казахстанского автобизнеса (АКАБ).

В 1 кв. 2013 г. рост объема продаж составил 82% по отношению к 1 кв. 2012 г. По отношению к февралю т.г. продажи марта т.г. показали рост на 2% (в марте 2013 г. продажи выросли на 24% по сравнению с февралем 2012 г.).

Доля импорта среди проданных автомобилей в 1 кв. 2013 г. составила 78,5%, доля автомобилей казахстанской сборки — 21,5%. Это рекордное соотношение за все время существования казахстанского автопрома, подчеркивается в сообщении АКАБ.

Первое место среди стран-импортеров занимает Россия с 50% долей среди всех новых и официально проданных автомобилей. Увеличилась доля автомобилей из Узбекистана (9,4% против 5,5% в прошлом году). Уменьшается доля импортированных автомобилей из всех стран, кроме Узбекистана, Южной Кореи и Великобритании.

В Казахстан запретят ввозить старые автомобили

Постановлением правительства Республики Казахстан изменены сроки внедрения стандартов Евро в отношении ввозимых автотранспортных средств, сообщает пресс-служба департамента таможенного контроля по г. Алматы.

Постановлением предусмотрено введение стандарта Евро-4 в отношении автомобилей, ввозимых на территорию Республики Казахстан с 1.07.2013 г., а для производимых в Казахстане — с 1.01.2014 г.

В связи с этим, с 1.07.2013 г. запрещено ввозить (регистрировать) на территорию РК автомобили, соответствующие экологическому стандарту Евро-3 и ниже.

В РК могут ввести утилизационный сбор на ввоз автомобилей

Вопрос введения в Казахстане утилизационного сбора на ввоз автомобилей обговорен в программе развития казахстанского автопрома. Об этом заявил вице-министр индустрии и новых технологий РК Альберт Рау, сообщает *Kapital.kz*.

"Очень серьезный вопрос, который в программе обговорен — это вопрос утилизации, утилизационного сбора. И с учетом того, что сейчас Россия, в связи с тем, что утилизационный сбор все-таки ВТО оспаривает, ввела там дополнительные механизмы. Мы пока в этом направлении делаем первый шаг. Мы изучили опыт наших коллег. То, что у нас должно быть все гармонизировано, я думаю, что все понимают. И никаких барьеров не должно быть. По нашему базовому соглашению в ТС, страны не устанавливают никаких аналогичных мер по пошлинам. Как бы их не называли. Поэтому требования ВТО понятны, и мы должны выстроить гармоничные, такие же меры и механизмы, как и в России", — заявил Альберт Рау.

ЕС сокращает долю прямых поставок автотранспортом на территорию РФ

Основные грузообразующие страны ЕС стараются сокращать долю прямых поставок автотранспортом на территорию России.

Об этом заявил руководитель группы мониторинга рынка департамента организации перевозок Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Анатолий Пинсон на 18-й Международной конференции "ТрансРоссия-2013".

По его словам, еще в 2005 г. посредством автоперевозок в РФ поступало 3 млн т грузов. Из них 87% поступало напрямую и 13% — с определенной перевалкой, сообщает *РЖД-Партнер*.

По Москве ездят пустые грузовики

Согласно данным департамента транспорта Москвы, 56% грузовых автомобилей передвигаются по городу полупустыми. Поток грузовых машин в Москве характеризуется высоким уровнем холостого пробега. К примеру, в Европе средняя загрузка фуры составляет 80%, а России — всего 24%.

В ходе анализа было опрошено более 9300 водителей грузовых автомобилей на 21 посту ДПС и 80 на объектах грузогенерации (складские комплексы, распределительные центры торговых сетей, грузовые дворы ОАО "РЖД", торговые центры, плодоовощные базы), сообщает *Российская газета*.

Количество грузовиков на МКАД сократилось

Ограничение транзитного движения грузовых автомобилей уже привело к сокращению их количества в дневное время на треть: днем грузовиков стало меньше в среднем на 11 тыс. (-34%), ночью — на 6 тыс. (+75%). Такие цифры были озвучены на совещании представителей Департамента транспорта, ЦОДД, ЦАФАП и Strategy Pertners Group, где обсуждались первые итоги введения ограничения транзитных грузовиков на въезд на МКАД и в пределы МКАД, а также перспективы развития логистической системы, сообщает *Autonews.ru*.

Несмотря на снижение количества фур, их работа организована плохо. Средняя загрузка грузовых автомобилей, перемещающихся по Москве, не превышает 24%, пустыми передвигаются по городу 56% грузовых автомобилей. Логистика в Москве выстроена неэффективно и требует стратегического подхода к ее оптимизации. В среднем около 35% грузовиков едут через город транзитом. Для

улучшения логистической системы Департаментом транспорта разрабатывается Стратегический план организации движения грузового транспорта в Москве, который будет представлен к сентябрю 2013 г.

К ТЕМЕ:

Грузовикам на МКАД выписывают 10 тыс. штрафов ежедневно

Грузовики не соблюдают режим въезда на МКАД. Ежедневно по этому административному правонарушению выписывается до 10 тыс. протоколов, сообщает РИА *Новости*.

"За нарушения органы ГАИ ежедневно выписывают 5—10 тыс. штрафов за административные правонарушения. С 1.05.2013 г. штраф повысится до 2 тыс. руб., с 1.06.2013 г. — до 3 тыс. руб., с 1.07.2013 г. — до 5 тыс. руб.", — заявил замруководителя московского департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Д. Савченко.

По его словам, Центр организации дорожного движения Москвы уже выдал 2,772 тыс. пропусков для грузовиков, а органы Московской области — 8,897 тыс.

В Москве перекрасят такси

Власти Москвы хотят обязать таксомоторные компании работать только на автомобилях, кузов которых окрашен в желтую цветовую гамму. Такие требования могут вступить в силу уже с 1.07.2013 г.

Желтый цвет выбран для такси основным, так как, по мнению специалистов, этот цвет является одним из наиболее различимых цветов для человеческого глаза и его хорошо видно в темноте, а также именно желтые такси привычны горожанам и туристам, сообщает *Гудок*.

Разрешения на таксомоторную деятельность в Москве с 1.08.2013 г. будут выдаваться при наличии стандартной цветографической маркировки автомобиля, то есть только тем такси, что работают в желтой гамме.

АВИАЦИЯ

В январе—марте украинские авиакомпании уменьшили перевозку пассажиров

По данным Госавиаслужбы Украины, в 1 квартале 2013 г. отечественные авиакомпании выполнили 17,1 тыс. коммерческих рейсов, перевезли 1105,2 тыс. пассажиров (на 19,3% меньше, чем в январе—марте 2012 г.) и 28,6 тыс. т грузов и почты (-3,4%).

Такое существенное сокращение пассажирских авиаперевозок произошло вследствие прекращения полетов ведущей отечественной авиакомпанией "АэроСвит". В то же время за отчетный период значительно возросли объемы пассажирских перевозок другими украинскими авиакомпаниями. В частности, общее количество перевезенных пассажиров авиакомпаниями "МАУ", "ВиззЭйрУкраина", "ЮТэйр-Украина", "Роза Ветров" возросло по сравнению с 1 кв. 2012 г. в 1,5 раза.

В целом пассажирские перевозки в течение 3 месяцев т.г. осуществляли 27 отечественных авиакомпаний, которыми на международных линиях было перевезено 899,8 тыс. пассажиров (-20,8% к 1 кварталу 2012 г.), а на внутренних — 205,4 тыс. пассажиров (-11,8%)

Регулярные перевозки между городами Украины в январе—марте осуществляли 7 отечественных авиакомпаний, услугами которых воспользовались 196,7 тыс. пассажиров.

Между Украиной и странами мира регулярные полеты осуществляли 8 отечественных и 42 иностранные авиакомпании. При этом отечественными компаниями было перевезено 600,1 тыс. пассажиров, иностранными — 1100,1 тыс. пассажиров, сообщает пресс-служба Минфраструктуры.

В 1 квартале украинские аэропорты обслужили меньше воздушных судов

В 1 квартале 2013 г. коммерческие рейсы отечественных и иностранных авиакомпаний обслуживали 23 украинских аэропорта. За январь—март 2013 г. ими было обслужено 38,3 тыс. воздушных судов против 41,6 тыс. за аналогичный период прошлого года. Пассажиропотоки через аэропорты Украины по итогам 1 квартала т.г. остались практически на том же уровне, что и в прошлом году — 2386,3 тыс. пассажиров. Почтогрузопотоки уменьшились на 19,3% — до 8,9 тыс. т.

"Украэрорух" в 1 квартале обслужил 100,7 тыс. полетов против 97,4 тыс. за соответствующий период 2012 г. При этом, количество обслуженных полетов, выполненных самолетами и вертолетами авиакомпаний Украины, уменьшилось на 20%, иностранными — возросло на 9,6%, сообщает пресс-служба Минфраструктуры.

В 1 квартале авиакомпании РФ нарастили объем перевозки пассажиров

Согласно оперативным данным в 1 квартале 2013 г. российские авиакомпании увеличили объемы перевозок на 17%. Об этом сообщил президент Транспортной клиринговой палаты С. Ильичев. При этом он подчеркнул, что "судя по показателям отдельно за март, окончательные цифры окажутся еще более впечатляющими".

По данным С. Ильичева, за январь—март 2013 г. авиакомпании страны перевезли почти 15,7 млн пассажиров. При этом на долю первых 20 авиаперевозчиков пришлось свыше 93% от общих объемов.

Также положительная динамика у авиакомпаний РФ наблюдалась по таким важным показателям, как процент занятости пассажирских кресел (+2,9%) и процент коммерческой загрузки (прирост на 2,5%), сообщает *aex.ru*.

"Трансаэро" вошла в число 15 ведущих перевозчиков Европы по занятости пассажирских кресел

АК "Трансаэро" стала единственной из пяти крупнейших авиакомпаний России, которая в обще-

европейском рейтинге занятости пассажирских кресел по итогам 2012 г. вошла в число 15 ведущих перевозчиков, заняв 11 место.

Рейтинг занятости пассажирских кресел европейских авиакомпаний составлен влиятельной британской аналитической службой Flightglobal Pro. Всего по итогам года в рейтинг вошло 65 авиакомпаний, в т.ч. более 30 российских. Из пятерки лидеров гражданской авиации России только "Трансаэро" с загрузкой кресел в 82,5% вошла в число первых 15 авиакомпаний общеевропейского рейтинга.

Примечание. *"Трансаэро" обладает самым большим парком дальнемагистральных широкофюзеляжных воздушных судов в России, СНГ и Восточной Европе, сообщает* aex.ru.

"Аэрофлот" вошел в список крупнейших акционерных компаний открытого типа

Forbes Global 2000 — один из всемирно признанных деловых рейтингов, который с 2004 г. ежегодно составляет журнал *Forbes*. В списке 2013 г. фигурируют 2 тыс. компаний из 63 стран.

Позиция "Аэрофлота" в перечне "крупнейших и самых мощных" определяется по совокупности ряда показателей: выручка, размеры прибыли, общая сумма активов и рыночная капитализация. "Аэрофлот" — единственный авиаперевозчик из 30 российских компаний, вошедших в Forbes Global 2000 в т.г., сообщает *aex.ru*.

Рублевым облигациям "Аэрофлота" присвоен финальный приоритетный необеспеченный рейтинг "BB-"

Fitch Ratings присвоило облигациям ОАО "Аэрофлот" ("BB-"/прогноз "Стабильный") объемом 5 млрд руб. со ставкой 8,3% и погашением в 2016 г. финальный приоритетный необеспеченный рейтинг в национальной валюте "BB-" и финальный национальный приоритетный необеспеченный рейтинг "A+(rus)".

В соответствии с методологией Fitch "Взаимосвязь между рейтингами материнской и дочерней структур" долгосрочный рейтинг дефолта эмитента ("РДЭ") "Аэрофлота" продолжает на один уровень превышать самостоятельную кредитоспособность компании (которую Fitch оценивает на уровне "B+") с учетом поддержки от материнской структуры, сообщает *aex.ru.*

Государство переоценит "Сибирь"

Конкурс по продаже блокпакета авиакомпании "Сибирь" перенесен на конец мая. Причина — Росимущество хотело бы подтвердить оценку пакета на основе финансовых итогов перевозчика за 2012 г.

В настоящее время срок приема квалификационных документов от претендентов продлен до 27.05.2013 г. Объявление результатов квалификационного отбора состоится 28.05.2013 г. Сам тендер назначен на 30.05.2013 г.

Справка. *Альфа-банк начал прием заявок в конце марта. Начальная цена пакета — 42,972 руб. за одну акцию, или 1,122 млрд руб. за 25,5%.*

18.04.2013 г. "Сибирь" опубликовала консолидированный бухгалтерский баланс по итогам 2012 г. Согласно отчетности, выручка компании увеличилась с 45,405 млрд руб. (в 2011 г.) до 56 млрд руб. Чистая прибыль группы по итогам 2012 г. сократилась с 733 млн руб. до 547,815 млн руб., сообщает aviakvitok.com.ua.

Примечание. *Госпакет акций "Сибири" выставлялся на продажу неоднократно, в т.ч. трижды в 2011 г. Однако все конкурсы не состоялись, т.к. на пакет не находилось претендентов: цена пакета была высока для портфельных инвесторов, а объем пакета слишком мал для стратегических инвесторов.*

Минтранс РФ подготовил законопроект о невозвратных авиабилетах

Минтранс РФ передал в правительство согласованный вариант закона о невозвратном тарифе для авиабилетов. Как сообщают *Известия,* поправки будут внесены в ст. 107 и 108 Воздушного кодекса. В итоговом документе зафиксировано, что деньги за билет по невозвратному тарифу будут возвращены только в случае болезни пассажира, либо болезни или смерти члена его семьи, следующего с ним, либо в связи с задержкой рейса. При этом если компания не захочет везти опасно ведущего себя пассажира (дебошира), деньги ему отдадут, только если он купил билет по возвратному тарифу, сообщает *turmayak.ru.*

Ryanair оштрафовали за обман потребителей

Лоукост авиакомпания Ryanair опять была уличена в обмане потребителей, за что власти Италии наложили на нее штраф в размере 350 тыс. фунтов стерлингов ($533 тыс.). Причиной штрафа послужили многочисленные жалобы пассажиров на "скрытые" траты денег, с которыми они сталкиваются при бронировании билетов на сайте авиакомпании.

Примечание. *Как сообщает* ЦТС*, когда человек заходит на страничку лоукостера, чтобы выбрать рейс и купить электронный билет, ему сначала показывают одну цену с учетом всех затрат. Однако позднее оказывается, что при расчете банковской картой со счета пассажира снимается комиссия в размере 2%. Такая скрытая комиссия противоречит законодательству Евросоюза.*

Месяцем ранее за секретную комиссию Ryanair оштрафовало Общество по защите прав потребителей Нидерландов на 330 тыс. ф. ст. ($503 тыс.).

Etihad Airways договорилась о покупке пакета акций индийской авиакомпании Jet Airways

Etihad Airways приобретет миноритарный пакет акций индийской компании (27,3 млн) за $379 млн.

По мнению экспертов, т.о. Etihad Airways сможет расширить сферу влияния в Индии, а Jet Airways получит опытного партнера и приток денежных средств.

Справка. *За минувшие несколько месяцев Etihad Airways провела переговоры о покупке доли в 4 иностранных авиакомпаниях, в том числе Air Berlin, сообщает* aex.ru.

Ryanair сделала платными уже четверть рядов в самолете

Европейская бюджетная авиакомпания Ryanair сделала платными последние два ряда в салоне. Теперь забронировать место

на 32—33 рядах стоит EUR10 или фунтов стерлингов (на протяженных маршрутах — EUR15 или фунтов). По мнению перевозчика, эти места дают возможность выйти из салона в числе первых, т.к. Ryanair почти во всех аэропортах ставит трап не только в носу, но и в хвосте самолета.

Т.о., Ryanair стала первой в мире авиакомпанией, додумавшейся брать плату не только за первые (это довольно широко распространено), но и за последние ряды в салоне, сообщает *Travel.ru.*

Европарламент отказался одобрить проект создания общеевропейской базы данных об авиапассажирах

Европарламент в очередной раз отказался одобрить проект создания общеевропейской базы данных об авиапассажирах (PNR — Passenger Name Record), которая должна использоваться с целью своевременного выявления террористов. Как сообщила пресс-служба Европарламента, проект был отклонен на заседании Комитета Европарламента по гражданским свободам. В ходе заседания было отмечено, что создание европейской системы PNR не должно превращаться в метод сбора данных и поиска информации о частных лицах.

Справка. *Предложение о создании этой системы было представлено еврокомиссаром по внутренним делам С. Мальмстрем 2.02.2011 г. Его суть заключается в том, что все авиакомпании должны в обязательном порядке предоставлять в единую европейскую базу данных основную информацию (имя, год рождения, адрес) обо всех пассажирах, прибывающих или покидающих территорию европейских стран.*

Службам безопасности аэропортов Израиля разрешено требовать у туристов доступ к их электронной почте

Генпрокурор Израиля Й. Вайнштейн подтвердил, что сотрудникам безопасности аэропортов Израиля официально разрешается требовать у приезжающих туристов доступ к их электронной почте и депортировать их в случае отказа. Подробности этого нововведения прокурор сообщил в письменном ответе на запрос Израильской ассоциации гражданских прав. При этом было подчеркнуто, что данная практика применяется только в исключительных случаях.

Правозащитники назвали это нововведение "явным вторжением в личную жизнь", сообщает *aex.ru.*

"Украэрорух" наградили как добросовестного налогоплательщика

Государственное предприятие обслуживания воздушного движения Украины ("Украэрорух") стало лауреатом ежегодного Всеукраинского рейтинга "Добросовестные налогоплательщики". На церемонии награждения лауреатов первого тура рейтинга "Украэрорух" получил благодарность от Государственной налоговой службы в Киевской области.

Как сообщает пресс-служба "Украэроруха", по объемам отчислений в бюджет (а это сотни миллионов гривен в год) предприятие входит в тройку лидеров среди налогоплательщиков Киевской области.

"Борисполь" выпустил мобильное приложение Kyiv Boryspil

Международный аэропорт "Борисполь" первым среди аэропортов Украины выпустил мобильное приложение Kyiv Boryspil, которое поможет пассажирам и встречающим эффективнее планировать свое время в аэропорту и предоставит дополнительные возможности пользования услугами аэропорта. В настоящее время скачать программу могут владельцы смартфонов под управлением операционной системы Windows Phone. Вскоре программа станет доступной для операционных систем iOS и Android.

Отныне пассажиры "Борисполя", находясь в Duty Free или ресторане, смогут свободно проводить свое время и не отслеживать информацию о посадке на рейс на табло аэропорта. Необходимо лишь подписаться на свой рейс в онлайн-табло, и программа сообщит пользователю о начале посадки и укажет на нужный номер выхода. Для пассажиров, прилетевших в Киев, Kyiv Boryspil предлагает возможность заказать такси, позвонив в службу Sky Taxi прямо из приложения. Такая же услуга доступна для желающих забронировать комнату в отеле аэропорта.

Примечание. *Мобильную программу Kyiv Boryspil можно бесплатно скачать из магазина приложений Windows Phone Store.*

На Запорожский аэропорт выделили средства из горбюджета

24.04.2013 г. на сессии Запорожского горсовета была выделена очередная часть финансирования Запорожского аэропорта. Она будет направлена на погашение задолженности по зарплате, образовшейся в т.г. за время процедуры принятия аэропорта в коммунальную собственность (долги за прошлые годы уже погашены). Также запланированы средства на ремонт кровли; в ближайших планах — приобретение транспортера для багажа.

В настоящее время продолжается работа по подготовке аэропорта к получению сертификации; ведутся переговоры с потенциальными инвесторами, принята программа по развитию Запорожского аэропорта. Задача — выйти на безубыточную работу в течение 2013 г., сообщает *wing.com.ua.*

На Волыни вскоре может появиться аэропорт

Об этом стало известно на вебконференции с первым заместителем председателя Волынской ОГА А. Башкаленко.

В частности, по словам чиновника, в настоящее время имеется концепция развития города, в т.ч. и развития аэропорта на базе военной взлетной полосы. Продолжаются переговоры относительно проектной документации, сообщает *wing.com.ua.*

Китай стал четвертой страной в мире, самостоятельно разработавшей авиационное биотопливо

Об этом заявил представитель китайской нефтяной компании "Синопек" (Sinopec). По его словам, оте-

чественное биотопливо произведено из растительных масел, а его характеристики практически идентичны авиакеросину. В ближайшее время компания намерена ускорить процесс использования нового типа горючего на коммерческой основе, сообщает *aviaport.ru*.

Справка. *В рамках испытания нового топлива пассажирский авиалайнер А320 компании China Eastern Airlines был заправлен экспериментальным видом горючего и после 85-минутного полета благополучно приземлился в Шанхае.*

В настоящее время свои разработки авиационного биотоплива имеют США, Франция и Финляндия.

Разработано новое покрытие компрессора авиадвигателя

Покрытие, получившее название Black Gold, разработанное американской компанией MDS Coating Technologies, может более чем вдвое увеличить налет самолета и сократить потребление топлива на 1—3%.

По словам представителя MDS, испытания на воздействие песком двигателя Rolls-Royce T56 с новым покрытием, установленного на тактическом транспортном самолете C130, прошли успешно. В ходе испытаний, профинансированных Минобороны США, два новых двигателя T56 (один неокрашенный, второй — с покрытием Black Gold), "всасывали" песок. Первый двигатель, тестируемый 50 часов, в начале испытания показывал 104% своей номинальной мощности, а в конце только 88%. Двигатель с покрытием Black Gold к концу испытания, длившегося 1050 часов, выдавал мощность 102—97%. Первый двигатель в результате испытания был практически разрушен, второй получил лишь небольшие повреждения.

Испытания Black Gold на соответствие сертификату летной годности должны завершится до конца т.г. при финансовом участии Boeing, сообщает *aviaport.ru.*

Российские авиакомпании-эксплуатанты SuperJet смогут получить субсидии

Минэкономразвития предлагает компенсировать авиакомпаниям издержки, которые есть на опытном или первоначальном этапе использования новых российских самолетов. На данном этапе речь идет о самолете SSJ100, а в перспективе субсидии могут распространиться на самолет МС-21.

Как заявил замглавы Минэкономразвития А. Клепач на съезде авиапроизводителей России, в течение 1—2 месяцев его ведомство совместно с Минпромторгом, "ОАК" и "Ильюшин Финанс" должны сформулировать конкретные предложения. "Иначе опять проблемы будут мешать самолетам встать на крыло", — отметил министр.

По словам А. Клепача, общий объем субсидий может доходить до 1 млрд руб. в год.

Справка. *В настоящее время в парке российских авиаперевозчиков 2 самолета SSJ100 (десять у "Аэрофлота" и два у компании "Якутия"). До конца 2013 г. один SSJ100 получит "Газпромавиа" и два самолета могут быть переданы авиакомпании "Московия" (контракт еще не подтвержден). Т.е. возможная субсидия на каждый из 15 эксплуатируемых в 2013 г. самолетов может доходить до 66 млн руб. ежегодно (или примерно 10% от стоимости SSJ100).*

Interjet заявила о намерении приобрести дополнительно 10 самолетов Sukhoi SuperJet 100

Мексиканская авиакомпания Interjet может приобрести еще 10 российских самолетов Sukhoi SuperJet 100 в дополнение к 10 уже законтрактованным. Об этом заявил гендиректор авиакомпании Хосе Луис Гарса Альварес.

По его словам, общие инвестиции Interjet в российские самолеты превысят $1 млрд. Оплата покупок будет осуществляться с помощью экспортных кредитов, предоставляемых банками Франции, Италии и России. Начало поставок ожидается уже в мае т.г. и продлится до декабря 2014 г.

С появлением самолетов SSJ 100 авиакомпания в т.ч. планирует открыть 80 новых магистральных маршрутов, в частности в Колумбию и США.

Примечание. *Как сообщают СМИ, прогнозируя значительный рост авиаперевозок в Мексике, компания Interjet планирует приобрести 40 новых самолетов Airbus A320neo стоимостью $3,2 млрд в течение ближайших 20 лет.*

Самолеты Sukhoi Superjet 100 смогут поставляться в страны ЕС

19.04.2013 г. председателем авиарегистра МАК и заместителем Руководителя авиавластей Италии было подписано Дополнение к Процедурам реализации Соглашения в области летной годности с Италией.

Как сообщет пресс-служба МАК, подписание указанного документа открывает возможность поставки российских самолетов Sukhoi Superjet 100 (RRJ-95B) в Евросоюз.

Росэксимбанк финансирует сделку по поставке самолетов Ан-158 на Кубу

Росэксимбанк финансирует сделку по поставке трех самолетов Ан-158 кубинской "Авиаимпорт С.А." на условиях финансового лизинга через "ИФК". Об этом сообщила пресс-служба банка.

Справка. *В конце 2012 г. Росэксимбанк и панамская компания SAAL подписали кредитное соглашение на сумму $75 млн. Речь идет о финансировании приобретения 3 самолетов Ан-158, которые будут переданы на условиях финансового лизинга через компанию "Ильюшин Финанс Ко" кубинской компании "Авиаимпорт С.А.". Синдикацию кредита осуществил Росэксимбанк.*

Заключенные договоренности предусматривают также опцион еще на три Ан-158, при сборке которых больше чем на 60% используются российские комплектующие. Дополнительные самолеты Куба получит в 2014 г.

В настоящее время с помощью Росэксимбанка профинансированы поставки гражданских самолетов и оборудования на Кубу на общую сумму, превышающую $330 млн. Все сделки получили госгарантии РФ на общую сумму, превышающую $550 млн.

Куба может закупить еще несколько лайнеров Ил-96 и Ан-158

Куба ведет переговоры с лизинговой компанией "Ильюшин Фи-

нанс Ко." ("ИФК") о возможности поставки авиакомпании Cubana дополнительных двух самолетов Ил-96-400. Решение будет принято до конца 2013 г. и будет зависеть от экономических возможностей и увеличения потока туристов в страну.

По словам гендиректора "ИФК" А. Рубцова, речь идет о конвертации уже существующих грузовых Ил-96-400 в пассажирскую версию. В настоящее время оценивается проект. Однако если окончательная стоимость переделанного самолета будет выше $100 млн, сделка не состоится.

Справка. *В 2012 г. Cubana, используя четыре пассажирских Ил-96 и два Ту-204, перевезла 700 тыс. пассажиров. В т.г. перевозчик пополнит свой парк еще тремя региональными Ан-158. Авиакомпания планирует приобретение дополнительных лайнеров Ан-158.*

В "Шардже" открыт ангарный комплекс Группы компаний "Волга-Днепр"

18.04.2013 г. на территории международного аэропорта "Шарджа" (ОАЭ) состоялась торжественная церемония открытия ангарного комплекса Группы компаний "Волга-Днепр". Строительство и ввод в эксплуатацию ангарного комплекса осуществлялся компанией "Волга-Днепр Галф" — провайдером услуг по техническому обслуживанию и ремонту авиатехники "Волга-Днепр Техникс" на Ближнем Востоке.

Общая площадь ангарного комплекса составляет около 22 тыс. кв. м. Он способен принять к обслуживанию либо одновременно шесть узкофюзеляжных ВС, либо два широкофюзеляжных типа Boeing 747 или Ан-124-100.

Загрузка ангарного комплекса будет обеспечиваться на 90% за счет сторонних заказчиков, на 10% — авиакомпаниями Группы "Волга-Днепр", сообщает *aex.ru.*

Пермский моторный завод получил международный Сертификат Системы менеджмента качества

Международный сертификационный центр Bureau Veritas Certification с одобрения UKAS Management systems (Великобритания) выдал Пермскому моторному заводу Сертификат соответствия системы менеджмента качества (СМК) требованиям международных аэрокосмических стандартов BS EN ISO 9001:2008, EN 9100:2009, AS 9100 Rev C. применительно к производству, сборке и испытаниям авиадвигателей. Пермский моторный завод стал третьим предприятием в двигателестроительной отрасли, получившим такое признание Международного органа по сертификации, и одним из немногих среди промышленных предприятий России.

Сертификация СМК проводилась в рамках совершенствования СМК ОАО "Пермский моторный завод" при производстве авиационных двигателей, в т.ч. при подготовке к выпуску перспективных авиационных двигателей семейства ПД-14, сообщает *aviaru.net.*

В России хотят снизить ввозные пошлины на турбовинтовые самолеты

Минэкономразвития и Минтранс предлагают снизить ввозные пошлины на турбовинтовые пассажирские самолеты. Как сообщает газета *Известия,* проект подготовлен и согласован; эту меру предложат принять на Совете Евразийской экономической комиссии.

Под льготный режим попадают ввозимые в Россию в режиме "временного ввоза" иностранные турбовинтовые самолеты вместимостью не больше 72 мест. Ввозимый самолет должен быть не старше 10 лет, а льготный период будет действовать до 5 лет для самолетов, ввезенных до конца 2014 г.

Примечание. *По оценке директора Научного центра экономического мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ Гражданской Авиации А. Фридлянда, потребность российских авиакомпаний в ближайшие 2 года составляет порядка 60 турбовинтовых самолетов вместимостью 60—80 мест.*

Цены на узкофюзеляжные самолеты упали на 10%

По итогам 2012 г. рыночные цены на основные типы узкофюзеляжных самолетов снизились на 10%, сообщила лизинговая компания AviaAM Leasing. В т.ч. было отмечено, что в течение года цены падали как на самолеты Airbus A320, так и на Boeing 737. Наиболее заметный спад затронул самолеты старого поколения. В частности, средние рыночные цены на Boeing 737-300 и Boeing 737-400 упали на 14,3% и 19,3% соответственно. Одним из наиболее заметных факторов, повлиявших на падение цен, является продолжающаяся нестабильность европейского и североамериканского рынков, когда ряд авиакомпаний были вынуждены начать процесс реструктуризации или вовсе объявить о банкротстве, считают эксперты компании.

В рамках реструктуризации авиапарков либо банкротства компании отказываются от части своих самолетов, прежде всего, наиболее возрастных, произведенных 15 или больше лет назад. В результате, на рынке возникает избыточное предложение, которое приводит к снижению стоимости воздушных судов.

Еще одним фактором снижения цены на самолеты в AviaAM Leasing называют увеличение темпов производства авиалайнеров компаниями Boeing и Airbus. В 2012 г. европейский производитель поставил своим клиентам почти 590 самолетов, а за первые 3 месяца 2013 г. получил свыше 400 новых заказов. В то же время, Boeing произвел свыше 600 коммерческих воздушных судов в прошлом году, а за 1 квартал т.г. получил свыше 200 новых заказов, сообщает *ЦТС*.

Airbus не планирует резко увеличивать темпы выпуска авиалайнеров

В 2012 г. Airbus перевыполнил план продаж на 40%, получив 914 новых заказов против ожидавшихся 650. При этом заказчикам было поставлено 588 самолетов. По словам исполнительного директора компании по работе с клиентами Д. Лихи, заказы на разрабатываемую модель авиалайнера Airbus A320NEO в 2012 г. достигли 62% от общего числа заказов, размещенных на ремоторизированные узкофюзеляжные самолеты (соответственно, Boeing 737MAX получил 38%).

Д. Лихи убежден, что Airbus и в дальнейшем удастся удерживать

количество заказов на A320NEO на уровне выше 50%. Тем временем спрос на самолеты нынешнего семейства A320 остается высоким: в прошлом году было продано свыше 300 таких ВС, а в 2013 г. Airbus рассчитывает получить заказы более чем на 200 машин.

Несмотря на прошлогодний успех в сфере продаж, Airbus очень осторожен в прогнозах на т.г. Д. Лихи ожидает, что компания продаст около 700 самолетов и поставит свыше 600 ВС заказчикам. Таким образом, можно предположить, что производитель лишь незначительно нарастит темпы выпуска самолетов, сообщает *ato.ru.*

Чистая прибыль корпорации Boeing в 1 квартале возросла

Чистая прибыль корпорации Boeing в 1 квартале т.г. возросла на 20%. За отчетный период Boeing заработал $1,11 млрд, что эквивалентно $1,44 в пересчете на одну акцию.

Тем не менее годовой доход компании упал на 3% — до $18,89 млрд из-за запрета на полеты самолетов Boeing 787 Dreamliner.

Несмотря на все вышесказанное, компания планирует достигнуть своих целей по развитию и получению прибыли в т.г., сообщает *aex.ru.*

Самолету Dreamliner разрешили возобновить полеты

Федеральное управление гражданской авиации (FAA) США разрешило авиакомпании United Airlines возобновить полеты Boeing 787 Dreamliner. Т.о., FAA сняло запрет на использование Dreamliner, продлившийся три месяца. Запрет был связан с опасениями относительно ненадежности ионно-литиевых аккумуляторов самолета.

Справка. *20.04.2013 г. меры по редизайну батарей самолета Boeing 787 были одобрены FAA. Также изменения, проведенные в конструкции систем аккумуляторов, утвердило Европейское агентство авиабезопасности (EASA).*

В настоящее время японский авиаперевозчик ANA Holdings Inc., который владеет самым большим парком Boeing 787 Dreamliner, начал работы по их переоснащению в четырех аэропортах Японии.

Всего в эксплуатацию были переданы около 50 Dreamliner, переоснащение которых модифицированными батареями обойдется Boeing в $2,8 млн. Первый полет на Dreamliner после снятия запрета осуществит 5.06.2013 г. польская авиакомпания LOT, сообщает aex.ru.

В начале мая американская корпорация Boeing возобновит поставки заказчикам пассажирских самолетов Dreamliner с обновленной системой аккумуляторов.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Водный транспорт Украины в 1 кв. т.г. сократил перевозку грузов

Предприятия морского и речного транспорта Украины в январе—марте 2013 г. сократили грузоперевозки на 83,9% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 0,9 млн т, сообщает *УНИАН.*

В 1 кв. т.г. грузооборот водного транспорта сократился на 31,9% — до 872,1 млн ткм.

В частности, зарубежные грузоперевозки в январе—марте т.г. сократились на 19%.

Переработка экспортных грузов сократилась на 1,4%, переработка импортных грузов увеличилась на 6,4%, переработка транзитных грузов сократилась на 18,5%, грузов внутреннего сообщения — увеличилась на 44,3%.

Количество обработанных судов (зарубежных и инфрахт) сократилась на 8% — до 3,3 тыс. ед.

В 1 кв. т.г. пассажирооборот водного и морского транспорта увеличился на 12,2% — до 4,6 млн пасс. км.

Перевалка российских грузов через порты Украины упала

Объем перевалки российских внешнеторговых грузов через порты стран Балтии и Украины в 1 кв. 2013 г. составил 22,5 млн т, что на 13,8% меньше, чем в 2012 г., сообщает *Интерфакс-Украина.*

Объем перевалки через порты стран Балтии составил 16,48 млн т (-6,5%), через Украину — 6,04 млн т (-29%).

При этом через порты РФ объем перевалки российских внешнеторговых грузов вырос на 3,1% — до 152,3 млн т.

По сравнению с Балтией порты РФ отстают по перевалке металла. По итогам 1 кв. 2013 г. российскими стивидорами было перевалено 6,2 млн т (-10,3% к аналогичному периоду 2012 г.), балтийскими стивидорами — 0,19 млн т (+11,8%).

Перевалка угля через порты РФ выросла на 18,8%, тогда как через порты Прибалтики упала на 14%, через порты Украины — на 34,5%.

Частная морская перевалка Украины в 1 кв. т.г. снизилась

Морские перевалочные предприятия частной формы собственности, работающие вне государственных портов Украины, за 1 кв. 2013 г. перевалили 10,88 млн т грузов, что на 6% меньше, чем за аналогичный период 2012 г., сообщает пресс-служба Мининфраструктуры.

Перевалка грузов на экспорт, основная для данного сегмента, снизилась на 15% — до 7,04 млн т. Утрата объемов составила более 1,2 млн т.

В то же время, морским частникам удалось сохранить объемы транзита — 1,8 млн т (нулевой рост).

Контейнерооборот Одесского МТП в 1 кв. т.г. вырос

Перевалка контейнеров через Одесский МТП в январе—марте 2013 г. составила 121,8 тыс. TEU,

что на 26,6% больше, чем за аналогичный период 2012 г., сообщает пресс-служба ОМТП.

Все объемы порта перевалены силами двух стивидоров — "ГПК-Украина" и "Бруклин-Киев".

Перевалка контейнеров через Ильичевский МТП в 1 кв. т.г. выросла

Перевалка контейнерных грузов через Ильичевский МТП в январе—марте 2013 г. увеличилась на 10,4% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 51,043 тыс. TEU, сообщает пресс-служба порта.

Все объемы перевалены ЧП "Контейнерный терминал Ильичевск" (КТИ).

Свыше 45% квартальных объемов составил импорт груженых контейнеров. Груженые на экспорт контейнеры сформировали около 25% общих объемов перевалки.

Грузоперевалка контейнерных грузов ЗАО "Нева-Металл" в 1 кв. 2013 г.

Объем перевалки контейнерных грузов ЗАО "Нева-Металл" (собственное стивидорное предприятие ОАО "Северсталь") в 1 кв. 2013 г. составил 12 тыс. TEU (8200 штук), что на 1 тыс. TEU превышает показатель аналогичного периода 2012 г., сообщает пресс-служба компании.

Таким образом, на перевалку контейнерных грузов пришлось 23% от общего объема переработанных январе—марте 2013 г. грузов.

Кроме того, в январе—марте 2013 г. "Нева-Металл" обработал более 470 тыс. т черных металлов Череповецкого меткомбината (входит в состав дивизиона "Северсталь Российская сталь"). Это составило около 70% от общего объема переработанных грузов, что соответствует данным за аналогичный период прошлого года.

Отгрузка навалочно-насыпных грузов в январе—марте 2013 г. составила около 14 тыс. т (2% от общего объема переработанных грузов). Около 40 тыс. т пришлось на перевалку генгрузов (упакованных штучных грузов) (6%).

Грузооборот Таганрогского МТП в 1 кв. 2013 г. вырос

Объем грузооборота ОАО "Таганрогский морской торговый порт" (ОАО "ТМТП") в январе—марте 2013 г. составил около 300 тыс. т, что на 52% превышает показатель аналогичного периода 2012 г., сообщает пресс-служба стивидорного предприятия.

Объем импорта вырос в 2 раза — до 48 тыс. т, экспорта — на 47% и составил 256 тыс. т.

Перевалка навалочных грузов увеличилась на 19% — до 156 тыс. т. При этом объемы угля выросли на 30% — до 133 тыс. т. Перевалка рудной продукции составила 12 тыс. т (+99%). Обработка зерновых грузов уменьшилась в 2 раза — до 11 тыс. т.

Перевалка генгрузов в отчетном периоде увеличилась в 7 раз и достигла 48 тыс. т, в т.ч. в 5 раз — до 30,5 тыс. т выросла перевалка металлов.

Объем перевалки контейнерных грузов вырос на 55% и составил 3,4 тыс. TEU.

Грузооборот порта Хамина-Котка в 1 кв. 2013 г. вырос

Грузооборот объединенного порта Хамина-Котка (Финляндия) за январь—март 2013 г. вырос на 4% по отношению к показателю 1 кв. 2012 г. и составил 3,7 млн т, сообщает пресс-служба администрации порта. Контейнерооборот порта увеличился на 3,5% — до 159,401 тыс. TEU.

В Ильичевском порту состоялась встреча трудового коллектива с замминистра инфраструктуры

26.04.2013 г. замминистра инфраструктуры Украины Дмитрий Демидович встретился с работниками различных подразделений порта и принял участие в заседании Совета трудового коллектива. Во время встреч на первом терминале и мультимодальном комплексе порта Д. Демидович проинформировал работников предприятия о тех структурных преобразованиях, которые затронут все морские порты в рамках отраслевой реформы. Отвечая на один из самых волнующих вопросов о дальнейшем трудоустройстве портовиков, замминистра подчеркнул, что в рамках проведения реорганизации портов всем работникам будут предложены новые рабочие места в новых структурных подразделениях: филиале Администрации морских портов Украины, или в реорганизованных госпредприятиях, сообщает пресс-служба порта. Во время заседания Совета трудового коллектива предприятия Д. Демидович разъяснил, что после проведения реорганизации госпредприятий морского транспорта и образования АМП Украины, во всех портах отрасли будут заключены новые коллективные соглашения, в которых будут сохранены положения, направленные на защиту интересов трудовых коллективов и высокие социальные стандарты отрасли.

Разделения Измаильского МТП в ходе концессии не будет

Руководство Измаильского МТП (ИМТП) будет настаивать на предоставлении инвестору в концессию целостных имущественных терминальных комплексов — без деления на отдельные причалы. Об этом заявил начальник порта А. Ерохин, сообщает *ЦТС*.

По его словам, это требование обусловлено, в первую очередь, необходимостью сохранения рабочих мест. "Мы будем настаивать на предоставлении инвесторам целых имущественных комплексов, а не одного причала, двух кранов и 70 человек. В наших интересах — обеспечение портовиков работой", — заявил начальник ИМТП.

А. Ерохин также заявил, что есть возможность вернуть на работу всех портовиков, которые находятся в вынужденном "простое".

Bunge озвучила новые планы в Николаевском МТП

Транснациональная компания Bunge планирует построить в Николаевском МТП завод по переработке масличных и расширить мощности действующего там зернового терминала с целью обеспечения растущих потребностей экспортного рынка, сообщает *Интерфакс-*

Украина. Согласно сообщению компании, планируемая мощность маслоэкстракционного завода — 2400 т семян масличных в сутки.

Сроки строительства и инвестиции в эти проекты компания не уточняет.

LNG-терминал разместят в "Южном"

Компания Excelerate Energy (США) получила право осуществить работы по размещению морской (плавучей) платформы по приему сжиженного газа в акватории порта "Южный" в рамках строительства комплекса по перевалке газа (LNG-терминал). Об этом заявил глава Госагенства по инвестициям и управлению нацпроектами Украины В. Каськив, сообщает пресс-служба ведомства.

Подписание соответствующего договора состоялось в американском Хьюстоне в ходе конференции-выставки LNG 17. Американские специалисты заявили, что морская платформа мощностью 5 млрд кубометров газа будет размещена в акватории "Южного" в 2014 г.

В Евпаторийском МТП новые суда

26.04.2013 г. портовый флот Евпаторийского МТП пополнился двумя новыми судами.

К причалу № 5 ошвартовались пассажирский теплоход "Буревестник" и РК "Бурун", прибывшие из порта "Южный", сообщает пресс-служба порта.

Т/х "Буревестник" планируется использовать для работы у причалов местных линий во время курортного сезона. Судно оборудовано мягким пассажирским салоном с кондиционерами и рассчитано на перевозку более 200 пассажиров.

Рабочий катер "Бурун" мощностью 166 кВт будет привлекаться для работы по обслуживанию судов, обрабатываемых в Евпаторийском порту.

ГПЗКУ построит портовый элеватор

Государственная продовольственно-зерновая корпорация Украины (ГПЗКУ) планирует построить портовый элеватор за $165 млн за счет кредита Экспортно-импортного банка Китая. Это следует из условий генерального договора между ГПЗКУ и Китайской национальной корпорацией машинной промышленности (CCEC), сообщает *Forbes*

В этом документе прописаны условия поставки украинских зерновых в Китай и китайской продукции сельхозназначения в Украину, в т.ч. — детали предоставления Экспортно-импортным банком Китая кредита на $1,5 млрд.

Из соглашения следует, что Украина намерена поставить в Китай порядка 80 млн т кукурузы на протяжении ближайших 15 лет.

Терминал навалочных грузов построят в порту Тамань

ООО "ОТЭКО-Портсервис" планирует во 2 полугодии 2013 г. приступить к строительству терминала по перевалке навалочных грузов в морском порту Тамань мощностью 30 млн т в год, сообщает *Yugopolis.ru*.

Общая стоимость строительства составит 25—30 млрд руб. Компания намерена использовать исключительно собственные средства. Предполагается, что терминал будет ежегодно переваливать 20 млн т угля, 5 млн т серы и 5 млн т руды.

Завершить строительство терминала и ввести его в эксплуатацию компания намерена во 2 полугодии 2015 г.

Сингапурская группа Portek приобрела часть терминала Рижского порта

Международная группа из Сингапура Portek International приобрела 80% долей в компании Rīgas Universālais terminālis (RUT), сообщает *Freecity.lv*.

Справка. *RUT является пятым по величине портовым оператором по объему грузов в Рижском свободном порту, компания обрабатывает более 2,5 млн т грузов в год. RUT обеспечивает транзит и экспорт генеральных и навалочных грузов. Компания также является ведущим игроком в обслуживании древесины и замороженных продуктов. Компания основана в 2001 г. как Rīnūžu Stividors, в 2007 г. название изменено на RUT.*

Сделку по продаже акций Biriu kroviniu terminalas "Беларуськалию" планируется закрыть к маю

Владельцы клайпедского терминала сыпучих грузов Biriu kroviniu terminalas планируют завершить сделку по продаже ОАО "Беларуськалий" 30% акций компании в конце апреля, сообщает *Интерфакс*.

Договор о продаже акций стороны подписали 16.04.2013 г. Как заявил директор Biriu kroviniu terminalas Видмантас Дамбраускас, сумма сделки — $30 млн.

"Ван Оорд" завершила работы по намыву территории порта Роттердам

Компания "Ван Оорд" в составе консорциума PUMA завершила работы на первой стадии проекта Maasvlakte 2 по созданию искусственной территории для расширения порта Роттердам, сообщает пресс-служба компании. Работа была принята заказчиком — администрацией порта Роттердам 17.04.2013 г.

Работы выполнены в срок, в рамках установленного бюджета и в соответствии с заданными требованиями по качеству.

Намыв новой территории для расширения порта Роттердам начался пять лет назад. В настоящее время порт получил дополнительно 700 га новых промышленных участков, 11 км волнозащитных сооружений, 3,5 км причальной стенки, 24 км автодорог, 14 км железнодорожных путей и 560 га портовой акватории.

Финское правительство выделило средства на строительство ледокола

Министерство транспорта Финляндии подписало контракт на проектирование нового ледокола. Подготовкой необходимой технической документации для конкурсного предложения постройки судна займется Aker Arctic Technology Oy совместно с ILS Oy.

На строительство нового судна ледового класса государство выделило EUR125 млн. Предполагается, что ледокол будет построен

к зиме 2016 г., а срок его эксплуатации составит 50 лет, сообщает *Portnews.ru.*

Ледокол должен осуществлять беспрерывное движение при помощи дизель-электрической установки в ровном льду толщиной 1,6 м, делать канал шириной 25 м со скоростью 6 узлов во льду толщиной 1,2 м.

Средняя скорость судна должна достигать 9—11 узлов во время буксировки вплотную. В открытой воде судно сможет развивать скорость более 16 узлов.

В Израиле появится первый частный морской порт

Главе правительства Израиля Биньямину Нетаниягу министром транспорта Исраэлем Кацом была представлена программа, в рамках которой вскоре будет опубликован международный тендер на эксплуатацию частного порта посредством компании, специализирующейся на организации работы крупных портов, сообщает *Morvesti.ru.*

Тендер на эксплуатацию присоединяется к тендеру на строительство частного порта, который находится на стадии рассмотрения предложений. Компания, которая выиграет тендер на эксплуатацию, получит от государства лицензию на 30 лет.

Royal Vopak намерена расширить СНГ-терминал в порту Флиссинген

Royal Vopak решила увеличить мощности по хранению сжиженного нефтяного газа (СНГ) на терминале Vopak в порту Флиссинген (Нидерланды) на 36,8 тыс. куб. м. Этот проект позволит Vopak Terminal Vlissingen оставаться ведущим перевалочным центром по хранению и перевалке СНГ и химических газов в Северо-Западной Европе, говорится в пресс-релизе компании. В настоящее время на терминале может храниться 131,4 тыс. куб. м СНГ, сообщает *Portnews.ru.*

Новые мощности будут включать 6 резервуаров горизонтальной формы: 3 емкостью 7,650 куб. м каждый и 3 емкостью 4600 куб. м. Также проектом предусмотрены трубопроводы, эстакада, ведущая к железнодорожной погрузочной станции и причалам. Ожидается, что все эти объекты будут введены в эксплуатацию в четвертом квартале 2014 г.

ЕБРР профинансировал рейдовую перевалку нефти в Керченском проливе

Европейский банк реконструкции и развития выдал группе компаний SVL Group кредит на проект, который угрожает новыми нефтяными катастрофами.

В ноябре 2011 г. Совет директоров Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) одобрил кредит в размере $20,1 млн для офшорной компании SVL Group (Solvalub Group) для финансирования части расходов по приобретению новых танкеров класса река—море.

Другую часть средств для приобретения танкеров SVL Group получила в форме кредита от российского банка "ЗАО Юникредит Москва". Танкеры будут транспортировать нефть по рекам Волга, Дон, Волго-Донскому каналу и Азовскому морю для последующей ее рейдовой перевалки в Керченском проливе.

В марте т.г. строительство первого из танкеров, профинансированных ЕБРР в рамках данного проекта, было завершено на Херсонском судостроительном заводе.

В Одесский МТП зашел круйзный лайнер

23.04.2013 г. к 15 причалу Одесского МТП зашел лайнер KRISTINA KATARINA.

Теплоход KRISTINA KATARINA (в прошлом "Константин Симонов", длина — 137 м, флаг — Финляндия), на борту которого было 346 пасс., прибыл из Констанцы. Дальнейший порт следования — Севастополь, сообщает пресс-служба порта.

Севастополь просит Мининфраструктуры отдать ему пассажирские катера

Председатель Севастопольской госадминистрации В. Яцуба и начальник Севастопольского МТП С. Тараканов направили совместное письмо министру инфраструктуры В. Козаку с предложением передать линию морских пассажирских перевозок Графская пристань—Северная сторона из государственной в коммунальную собственность, сообщает *Новый регион*.

"Это значит, что можно будет привлечь инвесторов, которые приведут в порядок катера. Они же будут ремонтировать причалы", — заявил В. Яцуба.

Подписан Меморандум о взаимопонимании между Нацпалатой судоходства РФ и Датской ассоциацией судовладельцев

Меморандум о взаимопонимании в области морского транспорта между Национальной палатой судоходства России и Датской ассоциацией судовладельцев подписан 22.04.2013 г. в Копенгагене, сообщает пресс-служба Минтранса РФ.

Документ в присутствии сопредседателей Российско-Датского Межправсовета по экономическому сотрудничеству — министра транспорта РФ М. Соколова и постоянного статс-секретаря, первого заместителя министра иностранных дел Дании Клауса Грубе подписали президент Национальной палаты судоходства Алексей Клявин и гендиректор Датской ассоциации судовладельцев Петер Бьеррегорд.

Министр транспорта РФ заявил, что подписание Меморандума придаст дополнительный импульс укреплению сотрудничества в области судоходства и развитию прямого диалога между деловыми кругами двух стран, что в свою очередь послужит инструментом, обеспечивающим реализацию экономического и социально-политического взаимодействия России и Дании.

Порт Гент в 2013 г. планирует принять 186 внутренних круизных судов

Порт Гент в 2013 г. планирует принять 186 круизных судов внутреннего плавания, что на 7% (14 судов) меньше, чем в 2012 г., сообщает пресс-служба администрации порта. Первые 2 судна в текущем навигационном периоде зашли в порт 9.03.2013 г. В течение года планируемое количество заходов

круизных судов может увеличиться. Большая часть рейсов следует из Германии.

Китай открыл свои порты для захода бразильских мегарудовозов

Бразильская горнодобывающая компания Vale расширила доступ мегабалкеров Valemax в азиатские порты после годичного запрета Китая для судов такого типа. Об этом заявил глава департамента черных металлов бразильской горнорудной компании Vale Жозе Карлос Мартинс, сообщает *Reuters*.

Vale рассчитывает, что мегарудовозы помогут ей сократить расходы на доставку руды в Китай и упростят конкуренцию с австралийскими BHP Billiton и Rio Tinto, чьи рудники находятся ближе к китайским потребителям.

***Примечание**. Китай заблокировал заход мегабалкеров Vale еще в начале 2012 г. из-за предполагаемых проблем с безопасностью. При этом большинство кораблей Valemax были построены в Китае при участии китайского госфинансирования. Valemax, разработанный в Корее, получил трещину в первом же рейсе.*

Севастопольский "Морской индустриальный комплекс" за год получил прибыль

ПАО "Морской индустриальный комплекс" (МИК, Севастополь) в 2012 г. получило 2,224 млн грн. чистой прибыли, тогда как в 2011 г. компания получила 3 млн грн. чистого убытка, сообщает *Интерфакс-Украина*.

Согласно годовому отчету компании в системе раскрытия информации Нацкомиссии по ценным бумагам и фондовому рынку, ее чистый доход в 2012 г. увеличился на 64% — до 58,482 млн грн.

***Справка.** "Морской индустриальный комплекс" основан в 2004 г. как новый собственник технических мощностей ОАО "Севастопольский морской завод", а именно — сухого дока и производственных цехов. Специализируется в области судоремонтного производства.*

"Лиман" заработал средства от неосновной деятельности

Судостроительный завод "Лиман" (Николаев) закончил 2012 г. с чистой прибылью 34,099 млн грн., сообщает *Podrobnosti.mk.ua.*

Согласно финансовому отчету завода, в 2012 г. "Лиман" сократил чистый доход от основного вида деятельности с 38,753 млн грн. до 4,548 млн грн. по сравнению с 2011 г.

Другие операционные доходы завода в 2012 г. выросли с 5,298 млн грн. до 48,839 млн грн. по сравнению с 2011 г.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

В 1 квартале железные дороги Украины снизили объем перевозки грузов

За 1 квартал 2013 г. железные дороги Украины перевезли 100,837 млн т грузов — на 3,9% (или 4,146 млн т) меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Грузооборот составил 53,24 млрд ткм (-6%).

"Укрзалізниця" снизила объемы перевозки транзитных грузов

За январь—март 2013 г. "Укрзалізниця" перевезла в транзитном сообщении 9,580 млн т грузов, что на 20,6% (или 2,483 млн т) меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Больше всего в общей структуре транзитных грузов было перевезено нефти и нефтепродуктов — 30,9%. Объемы транзита нефти и нефтепродуктов составили 2957,6 тыс. т, что на 28,6% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2012 г.

Объемы транзитных перевозок энергетических газов составили 1128,1 тыс. т (+36%), мазута — 1085,2 тыс. т (-24,7%). Руды железной и марганцевой перевезено 2053 тыс. т (-6,5%), ее доля в общей структуре транзита составила 21,4%. Каменного угля перевезено 1471,1 тыс. т (-33,9%); его доля составила 15,4% от общего объема транзитных перевозок. Более 85% общего транзита каменного угля перевезено через морские порты Украины; на 39% уменьшились объемы перевозок угля в направлении западных переходов.

Химических и минудобрений в отчетном периоде перевезено 769 тыс. т (-18,9%), их доля составляет 8%. Черных металлов перевезено 759,7 тыс. т (- 23,1%), доля — 7,9%.

Объемы перевозок химикатов составили 692 тыс. т (+10%), доля — 7,2%.

Увеличились объемы перевозки грузов в контейнерах по территории Украины

В 1 квартале 2013 г. объемы перевезенных грузов в контейнерах по железным дорогам Украины возросли на 8% по сравнению с соответствующим периодом прошлого года.

Нужно отметить, что за 3 месяца т.г. во всех видах сообщений было перевезено 45,593 тыс. контейнеров — на 9 меньше, чем в 1 квартале 2012 г. Это свидетельствует о более эффективном использовании контейнеров: загрузке их до максимальной грузоподъемности.

В настоящее время по территории Украины организовано и курсирует 14 контейнерных поездов. Перевозки контейнеров в составе контейнерных поездов составляют 40% от общего объема перевезенных контейнеров по территории Украины. За 1 квартал 2013 г. по территории Украины в составе контейнерных поездов перевезено 12,695 тыс. контейнеров, сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

В 1 квартале 2013 г. увеличено количество отправок грузов с использованием накладной ЦИМ/СМГС

В 1 квартале 2013 г. "Укрзалізниця" осуществила 13406 отправок грузов в международном сообщении с использованием унифицированной накладной ЦИМ/

СМГС, что более чем в 3 раза превышает показатель соответствующего периода прошлого года. За январь—март 2012 г. по унифицированной накладной ЦИМ/СМГС осуществлено 4159 отправок.

В настоящее время накладная ЦИМ/СМГС активно применяется при перевозках грузов в/из Украины, а также транзитом в страны СНГ. Больше всего грузов с использованием накладной ЦИМ/СМГС в 1 квартале 2013 г. было отправлено на экспорт — 8138 отправок (в т.ч. 1335 — контейнерных, 6803 — вагонных). В транзитном сообщении с использованием ЦИМ/СМГС осуществлено 4975 отправок (в т.ч. 2364 — контейнерных, 2611— вагонных). Также по накладной ЦИМ/СМГС осуществлено 293 отправки импортных грузов (в т.ч. 247 — контейнерных, 46 — вагонных), сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

***Справка**. Начиная с 2007 г. "Укрзалізниця" совместно с железнодорожными администрациями других стран систематически осуществляет перевозки по накладной ЦИМ/СМГС в направлении Европа—Азия. Всего за 2007—2012 гг. было проведено более 61 тыс. отправлений, оформленных накладными ЦИМ/СМГС. Так, в 2012 г. осуществлено 35,2 тыс. отправлений, которые были оформлены накладными ЦИМ/СМГС, в 2011 г. — 11,6 тыс. отправлений, в 2010 г. — 4,5 тыс. отправлений.*

За январь—март "Укрзалізниця" перевезла во внутреннем сообщении на 4,5% грузов меньше

За 1 квартал 2013 г. "Укрзалізниця" перевезла во внутреннем сообщении 49,8 млн т грузов, что на 2,3 млн т меньше, чем за аналогичный период 2012 г. В общем грузообороте доля внутренних перевозок составила 32%, в общей структуре перевозок — 49,4%.

Объемы перевозок за январь т.г. практически повторяли динамику предыдущего года с незначительным отставанием, а в феврале превысили объем 2012 г. на 427 тыс. т. В марте произошло снижение объемов относительно прошлого года на 1,6 млн т.

В структуре внутренних перевозок первое место занял каменный уголь (42,5%) — 21,2 млн т, второе место — железная и марганцевая руда (18,5%) — 9,2 млн т, третье место — минстройматериалы (8,3%) — 4,1 млн т, четвертое — кокс (4,3%) — 2,1 млн т.

***Примечание.** Основной объем перевезенных минстройматериалов пришелся на щебень (59% в общей структуре груза) и глину (9%).*

Основное уменьшение перевозок грузов в пределах Украины произошло преимущественно за счет следующих номенклатурных позиций: минстройматериалы (-714 тыс. т, или -14,7%), каменный уголь (-441,6 тыс. т, или -2%), нефть и нефтепродукты (-396,8 тыс. т, или -18,8%), руда железная и марганцевая (-390,8 тыс. т, или -4,1%), черные металлы (-381,7 тыс. т, или -18,5%), сообщает пресс-служба "Укрзалізниці".

В 1 квартале "Укрзалізниця" увеличила перевозку грузов на экспорт

В январе—марте 2013 г. железные дороги Украины увеличили перевозку грузов в экспортном сообщении на 2,3% — до 33,189 млн т по сравнению с аналогичным периодом прошлого года; грузооборот в экспортном сообщении возрос на 0,7% — до 22,546 млн т.

В общем грузообороте доля экспортных грузов составила 42,3%, в общем объеме перевозок — 32,9%.

В структуре экспортных перевозок 1 место заняла руда железная и марганцевая (29%), объемы которой увеличились по сравнению с 1 кварталом 2012 г. на 17,9%. На 2 месте минстройматериалы (19,1%), преимущественно щебень (около 75%), направлением в Россию и Беларусь (перевезено на 8,7% больше). На 3 месте — черные металлы (17,5%), в основном, прокат, стальные заготовки (+3,2%). На 4 месте — зерно и продукты помола (15,5%), преимущественно через порты Украины (объемы перевозок экспортного зерна снизились на 4,3%; в структуре этого груза почти 77% занимает кукуруза).

В 1 квартале "Укрзалізниця" сократила импортную перевозку грузов

В январе—марте 2013 г. железные дороги Украины сократили перевозку грузов на импорт на 1,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 8,3 млн т; импортный грузооборот снизился на 2,7% — до 4,224 млрд ткм.

В общем грузообороте доля импортных грузов составляет 7,9%, в общем объеме перевозок — 8,2%.

График динамики объемов перевозок импортных грузов за 2008—2013 гг. свидетельствует, что объемы перевозок за данный период в январе и феврале превышали прошлогодний период, а в марте снизились на 350 тыс. т.

Первое место в структуре импортных перевозок занял каменный уголь (более 40%); объемы его перевозок снизились на 11% по сравнению с 1 кварталом прошлого года. На 2 месте — нефть и нефтепродукты (15%) — 1,237 млн т (+15,3% к январю—марту 2012 г.). Третье место заняла руда железная и марганцевая — 978,3 тыс. т (+41,7%).

"Укрзалізниця" настаивает на эффективном использовании вагонного парка

По сообщению пресс-службы "Укрзалізниці", ситуация с задержками грузовых вагонов и целых поездов по вине некоторых грузовладельцев на магистральных путях остается сложной. Так, на 25.04.2013 г. 14 поездов простаивало на подходах к предприятиям заказчиков. Это значительно усложняет эксплуатационную работу железных дорог Украины.

В частности, на ПЖД ожидали нагрузки 13 поездов (11 — пустых и 1 — с газом), на ЮЗЖД задержан 1 пустой состав.

Из-за нарушения предприятиями нормативных сроков погрузки и выгрузки был задержан и изъят из обращения 791 вагон.

Отмечено, что, к сожалению, задержки вагонов заказчиков услуг "Укрзалізниці" носят систематический и прогрессирующий характер.

Украинские железные дороги выбрали Shortline для продажи облигаций на $638 млн

Юго-Западная, Южная и Одесская железные дороги отобрали британскую компанию Shortline

PLC для посреднических услуг при привлечении $278,15 млн от размещения облигаций.

Стоимость договора (предполагаемая сумма заимствований) с ЮЗЖД составляет $86,9 млн (без НДС), с Одесской — $85,25 млн. Стоимость договора с ЮЖД не указана, однако в сообщении отмечается, что сумма заимствования составляет ориентировочно $106 млн.

Ранее Приднепровская, Донецкая и Львовская дороги также отобрали Shortline PLC для аналогичных услуг при привлечении более $360 млн от размещения облигаций. Стоимость договора с ДЖД составляет $160,975 млн (без НДС), с ПЖД — $103,4 млн (без НДС), с ЛЖД — $100 млн (без НДС).

Согласно информации в *Вестнике госзакупок,* акцепт договоров со всеми 6 дорогами состоялся 22.04.2013 г. по процедуре закупки у одного участника.

Т.о., все 6 украинских железных дорог намерены привлечь около $638 млн, сообщает *ЦТС*.

Справка. *20.03.2013 г. КМУ расширил полномочия "Укрзалізниці" по организации внешних заимствований, в частности, привлечению юридических советников и рейтинговых агентств, что необходимо для дебютного выпуска еврооблигаций.*

"Укрзалізниця" ведет подготовку к дебютному выпуску еврооблигаций с прошлого года.

Одесская ж/д выбрала 3 банка для привлечения кредитных линий

Одесская железная дорога выбрала входящие в группу крупнейших Государственный экспортно-импортный банк (Укрэксимбанк), Первый украинский международный банк и ВТБ Банк для привлечения кредитных линий на сумму 50 млн в гривневом эквиваленте.

В частности, у Укрэксимбанка планируется привлечь кредитные линии на сумму 20 млн грн. (цена акцептированных предложений — 2,28 млн в гривневом эквиваленте, без НДС), у ПУМБ — кредитные линии на сумму 20 млн в гривневом эквиваленте (цена акцептированных предложений — 3,8 млн грн., без НДС) и у ВТБ Банка — кредитную линию на сумму 10 млн в гривневом эквиваленте (цена акцептированных предложений — 2,14 млн грн., без НДС). Срок кредитования — 1 год.

Согласно информации на вебпортале госзакупок, акцепт предложений состоялся 16.04.2013 г., конечный срок заключения договоров — 16.05.2013 г., сообщает *tbu.com.ua*.

В 1 квартале Приднепровская ж/д сократила чистую прибыль в 9 раз

В январе—марте 2013 г. ПЖД сократила чистую прибыль по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) в 9 раз — до 0,33 млн грн. с 3 млн грн. за аналогичный период 2012 г.

Согласно сообщению в системе раскрытия информации НКЦБФР, выручка от реализации продукции в 1 квартале т.г. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. сократилась на 9,5% — до 1,89 млрд грн. с 2,09 млрд грн.

При этом валовая прибыль предприятия в январе—марте т.г. сократилась на 42% — до 198,5 млн грн. с 341 млн грн. за аналогичный период 2012 г., сообщает *УНИАН.*

Чистая прибыль ДЖД в 1 квартале незначительно снизилась

По итогам января—марта т.г. ДЖД получила 141 тыс. грн. чистой прибыли, что на 98,7% меньше, чем в 1 квартале 2012 г. (10,858 млн грн.). При этом размер чистой прибыли превысил плановое задание на 1,4%.

Нераспределенная прибыль по состоянию на 31.03.2013 г. составила 3,070 млрд грн.

Чистый доход в 1 квартале сократился не столь значительно — на 7,1% — до 1,948 млрд грн. (в 1 квартале прошлого года — 2,098 млрд грн.). В частности, за счет выполнения грузовых операций получено 1,451 млрд грн. чистого дохода, за счет пассажирских перевозок — 0,224 млрд грн., от реализации услуг вспомогательного производства — 0,319 млрд грн., сообщает *ЦТС* со ссылкой на финансовый отчет компании.

В 1 квартале Одесская ж/д сократила прибыль в 29 раз

В январе—марте 2013 г. Одесская ж/д сократила чистую прибыль в 29 раз — до 1,15 млн грн. с 33,5 млн грн. в аналогичном периоде 2012 г. Согласно сообщению в системе раскрытия информации НКЦБФР, выручка от реализации продукции в 1 квартале сократилась по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. на 6,5% — до 1,97 млрд грн. (с 2,1 млрд грн. годом ранее).

При этом валовая прибыль предприятия в январе—марте т.г. сократилась в 1,7 раза — до 200 млн грн. (с 347,47 млн грн.), сообщает *УНИАН*.

В течение 1 квартала ПЖД сэкономила более 1,6 тыс. т условного топлива

В рамках программы по энергосбережению в 1 квартале 2013 г. на ПЖД сэкономили более 1,629 тыс. т условного топлива на общую сумму 7,257 млн грн. В частности, сэкономлено 192,8 т дизтоплива, 3,806 тыс. кВтч электроэнергии, 97,3 тыс. куб. м природного газа.

Среди основных ресурсосберегающих мероприятий: внедрение в структурных подразделениях экономных приборов освещения, автоматизированного и автоматического управления наружным освещением станций, парков и пассажирских платформ, таймеров выключения электропитания, ремонт и замена устаревшего компрессорного оборудования, а также жесткий контроль за потреблением ресурсов путем повсеместного установления приборов учета.

"Воздушный экспресс" построит Китайская национальная корпорация машинной индустрии и генеральных подрядов

Дирекция по строительству и управлению национального проекта "Воздушный экспресс" и других инфраструктурных объектов Киевского региона отобрала Китайскую национальную корпорацию машинной индустрии и генеральных подрядов для разработки проектно-сметной документации и строитель-

ных работ железнодорожного пассажирского сообщения Киев—международный аэропорт "Борисполь", т.н. "Воздушного экспресса".

Согласно информации в *Вестнике государственных закупок*, акцепт договора по процедуре закупки у одного участника состоялся 17.04.2013 г. Его стоимость — $373,313 тыс. (без НДС). Срок проведения работ — 28 месяцев.

Летом начнется строительство Бескидского тоннеля

В июне т.г. ассоциация "Интербудмонтаж" начнет строить новый Бескидский тоннель. Работы будут вестись на деньги ЕБРР и Европейского инвестиционного банка, сообщает *Forbes.* В настоящее время ожидается утверждение проектной документации КМУ.

После завершения строительства в 2016 г. Украина сможет пропускать в Венгрию 100 поездов в сутки (вдвое больше, чем в настоящее время).

Справка. *Бескидский тоннель станет частью будущего трансконтинентального коридора Владивосток—Вена, по которому грузы будут транспортироваться из Китая и других стран АТР. Завершение строительства нового тоннеля прогнозируется на 2015 г.*

Fesco выпускает евробонды

Fesco размещает евробонды на $600 млн двумя равными траншами сроком на пять и семь лет. В меморандуме к размещению компания честно предупреждает инвесторов, что у нее может не хватить денег на обслуживание еврооблигаций или профинансировать их выкуп в случае смены контроля.

В том же меморандуме Fesco сообщает, что долг компании на 31.12.2012 г. составлял $1,3 млрд (не считая $147 млн, которые она должна торговым и другим контрагентам по бизнесу).

Как сообщает *РЖД-Партнер,* если брать в расчет EBITDA прошлого года ($279 млн), получается, что соотношение долг/EBITDA составит 4,66. Это серьезная долговая нагрузка, свойственная компаниям третьего эшелона с рейтингом B, но это совсем не значит, что компания на грани дефолта.

"РЖД" построят для завода "Русала" новую станцию

Российский комбинат "Русал" договорился с Красноярской ж/д (КрасЖД, филиал ОАО "РЖД") о начале строительства новой станции Пихтовая на ветке Карабула—Решеты для обслуживания строящегося Богучанского алюминиевого завода (БоАЗ). Строительство будут вести "РЖД" на средства "Русала".

Предполагается, что станция начнет функционировать к апрелю 2014 г. На первом этапе пропускная способность ст. Пихтовая составит 1 млн т грузов в год, затем будет увеличена до 2,1—2,2 млн т в год (260 вагонов в сутки). Права собственности на объект будут переданы "РЖД".

"РЖД" организовали перевозки по твердому графику грузов Evraz по трем маршрутам

ОАО "РЖД" организовало перевозки грузов группы Evraz по твердому графику. Такие перевозки организованы с двух ГОКов в Свердловской обл. на Нижнетагильский металлургический комбинат (НТМК) и с самого предприятия в порт компании на Дальнем Востоке.

В частности, пилотный проект по доставке руды с Качканарского ГОКа до НТМК реализован на участке Качканар—Смычка. Также по "твердым ниткам" организована перевозка сырьевых грузов от Высокогорского ГОКа на НТМК и черных металлов по маршруту Смычка—Мыс Астафьева (припортовая станция Находкинского МТП).

Для развития контрейлерных перевозок в рамках "пространства 1520" необходима господдержка

Такое мнение озвучил председатель комитета (ОСЖД) Т. Шозда в ходе XXVIII заседания конференции гендиректоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД, прошедшей в Одессе.

Поводом стало рассмотрение ситуации с развитием контейнерных и комбинированных перевозок в рамках ОСЖД в сравнении с опытом стран Еврозоны. Отмечена целенаправленная политика ЕС в части поддержки процессов переключения грузоперевозок с автомобильного на железнодорожный транспорт.

"Можно утверждать, что без участия государства реализовать проекты контрейлерных перевозок не удастся. Ни в одной из стран подобного прецедента не было. Пока эффективная господдержка данного сегмента в рамках ОСЖД отсутствует", — признал Т. Шозда.

ОАО "РЖД" намерено перейти к регулярным контрейлерным перевозкам в сообщении Россия—Финляндия

Об этом заявила российская делегация в ходе XXVIII заседания Конференции гендиректоров (ответственных представителей) железных дорог ОСЖД в Одессе.

Отмечено, что указанный маршрут избран в качестве опытного полигона для отработки деталей организации регулярных перевозок. Финансовую основу проекта заложило предоставление скидки на перевозки контрейлерных грузов, что уравняло стоимость с контейнерными перевозками.

Полученный опыт будет использован для запуска контрейлерного сообщения со странами Балтии, а также с Украиной, Беларусью, Казахстаном.

Определенные перспективы имеются и для внутренних контрейлерных перевозок. В качестве перспективных внутренних маршрутов рассматриваются направления Хабаровск—Владивосток, Новосибирск—Иркутск, сообщает *РЖД-Партнер.*

На станции Поварово предлагается создать контрейлерный терминал

НП "Гильдия экспедиторов" направила в правительство Москвы предложение о строительстве контрейлерного терминала на ст. Поварово (Московская ж/д). Ожидается, что это позволит высвободить с московских магистралей до 50 тыс. грузовых фур.

По словам президента партнерства С. Резера, в настоящее время в России нет ни одного действующего контрейлерного терминала,

способного функционировать на постоянной основе. Между тем, потребность в таких перевозках приобретает особую актуальность в связи с интеграционными процессами в рамках Таможенного союза, сообщает *РЖД-Партнер.*

Молдавская ж/д прогнозирует годовой рост контейнерных перевозок

По итогам 2013 г. ГП "Железная дорога Молдовы" (ЖДМ) прогнозирует увеличение объемов контейнерных перевозок в 3,5 раза. Согласно оценке перевозчика, объем достигнет 4 тыс. контейнеров (против 1,16 тыс. ед. в 2012 г.). Фактором роста станет проект ZUBR — организация контейнерных перевозок по маршруту Молдова—Украина—Беларусь—Латвия—Эстония.

Справка. *ЖДМ присоединилась к проекту в декабре 2012 г. Партнером дороги выступила компания Danube Logistics — оператор и инвестор морского порта Джурджулешты (Республика Молдова).*

Схема участия ЖДМ в проекте ZUBR предусматривает погрузку на железнодорожный транспорт контейнеров, доставленных морским транспортом, сообщает РЖД-Партнер.

К ТЕМЕ:

В 1 квартале Молдавская ж/д увеличила объемы грузоперевозки

В январе—марте 2013 г. ГП "Железная дорога Молдовы" увеличило объем грузовых перевозок на 23,6% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 872,5 тыс. т. При этом грузооборот увеличился на 17,8% — до 212,5 млн ткм.

Превалирующей номенклатурой перевозок стали зерногрузы — 0,39 млн т (рост в 1,9 раза по сравнению с 1 кварталом 2012 г.). Вторая по объему номенклатура — черные металлы (включая лом) составила 117 тыс. т (-38%).

Перевозка строительных грузов, замыкающих тройку лидеров по объему, сократилась на 56% — до 40 тыс. т.

В марте объем грузоперевозок возрос на 48% по сравнению с аналогичным периодом 2012 г. — до 127,2 тыс. т, грузооборот — на 47% — до 124,5 млн ткм, сообщает *РЖД-Партнер.*

К сентябрю "РЖД" завершат сертификацию контрейлерной платформы разработки завода "Рузхиммаш"

В прошлом году завод "Рузхиммаш" (РФ) по заказу ОАО "РЖД" разработал и построил первые два образца нового подвижного состава: контейнерно-контрейлерные платформы, ориентированные на стандарт колеи 1520. Завершить испытания платформы и решить вопрос сертификации планируется к сентябрю т.г.; к концу года будет налажен серийный выпуск.

Справка. *Модель 13-1292 имеет грузоподъемность 55,5 т. Ширина платформы составляет 3,2 м, длина между осями — 21,5 м, конструктивная скорость — 120 км/ч. Особенностью платформы является возможность использования для перевозки как контрейлерных, так и контейнерных грузов. При контейнерной перевозке возможно размещение контейнеров на платформе в вариантах: 45- или 40-футовый контейнер; 40- и 20-футовый; три 20-футовых. При контрейлерных перевозках обеспечена возможность боковой погрузки, сообщает* Гудок.

Грузия предложила НАТО перевозку грузов из Афганистана по железной дороге Баку—Тбилиси—Карс

Об этом заявила глава МИД Грузии М. Панджикидзе, принявшая участие в работе министериала НАТО.

Она в т.ч. отметила, что когда после 2014 г. начнется вывод из Афганистана военных соединений и перевозка военных грузов, это будет наикратчайший и льготный путь. Предложение было положительно воспринято, сообщает *ЦТС.*

Эстонская компания Transiidikeskuse AS приобрела Rail Garant Estonia

Концерн Transiidikeskuse AS заключил договор о покупке Rail Garant Estonia (дочерняя компания российского ж/д оператора Rail Garant). Приобретенная компания обладает правом застройки в порту Мууга, что дает Transiidikeskuse возможность расширения и наращивания производственных мощностей. Уже в т.г. концерн приступит к расширению контейнерного терминала в порту Мууга.

Также с фирмой Rail Operator OÜ был заключен договор об оказании стивидорных услуг, согласно которому контейнерный терминал Transiidikeskuse будет обрабатывать грузопотоки Rail Garant.

Справка. *Срок сооружения нового контейнерного терминала — до июля 2014 г. За счет строительства первого этапа нового терминала Transiidikeskuse AS планирует наращивать контейнерооборот поначалу на 150 тыс. TEU в год, что позволит обрабатывать около половины обещанного Rail Garant грузопотока.*

Transiidikeskuse AS — оператор специализированных терминалов контейнерных и генеральных грузов, находящихся в порту Мууга.

"РЖД" пришлось отменить календарное планирование отправки грузов

15.04.2013 г. ОАО "РЖД" по требованию Федеральной антимонопольной службы отменило телеграмму, которой устанавливались ограничения по дате и объему отправки грузов по ж/д, а также согласованию соответствующих заявок.

По мнению экспертов, причина решения ФАС лежит на поверхности: ОАО "РЖД" попыталось ввести иной порядок согласования заявок на перевозку грузов формы ГУ-12 и приема груженых вагонов к перевозке, однако подобные требования пока сложно реализовать на практике.

Справка. *Календарное планирование создавалось для того, чтобы более четко организовать ж/д перевозки в условиях дефицита пропускной способности сети и образовавшегося избытка парка грузовых вагонов, сообщает* РЖД-Партнер.

Правительство РФ не поддерживает идею развития стивидорного направления "РЖД"

Об этом заявил журналистам президент компании В. Якунин. Между тем, он отметил: "Синергия взаимодействия железнодорожно-

го транспорта и стивидорных компаний совершенно очевидна. Я от этой идеи не отказался".

Примечание. *В 2011 г. вице-президент "РЖД" С. Бабаев заявлял, что монополия хотела бы создать структуру для управления стивидорными активами.*

В настоящее время под контролем "РЖД" находятся миноритарные доли в портовых активах — ОАО "Новороссийский морской торговый порт", ОАО "Компания "Усть-Луга", ОАО "Мурманский транспортный узел". При этом ранее Якунин заявлял, что его компания готова наращивать доли в портах, проявляя интерес к приватизируемым госпакетам их акций.

В марте ОАО "ФГК " увеличило перевозку грузов

В марте 2013 г. общий объем перевезенных ОАО "Федеральная грузовая компания" ("ФГК", дочернее предприятие "РЖД") составил 9,8 млн т, что на 29% больше, чем в феврале т.г.

Общий грузооборот вагонов в самостоятельном управлении "ФГК" в марте 2013 г. достиг почти 21 млрд ткм, что на 5 млрд больше, чем в феврале 2013 г. (16 млрд ткм).

Общий объем среднесуточной погрузки вагонов в самостоятельном управлении компании вырос по сравнению с февралем т.г. на 17% — до 4929 вагонов, сообщает *РЖД-Партнер.*

Fitch присвоило рейтинг облигациям "РЖД" на EUR1 млрд

Международное рейтинговое агентство Fitch присвоило приоритетный необеспеченный рейтинг "BBB" выпуску облигаций RZD Capital P.L.C., представляющих собой участие в кредите, на сумму EUR1 млрд со ставкой 3,3744% и погашением в 2021 г. Рейтинг евробондов находится на одном уровне с долгосрочным рейтингом дефолта эмитента (РДЭ) ОАО "РЖД" ("BBB/стабильный").

Облигации будут выпущены с ограниченным регрессом на эмитента исключительно в целях финансирования кредитов для "РЖД" от RZD Capital P.L.C. Эти кредитные средства будут использованы "РЖД" в ходе ведения обычной деятельности.

Совет директоров "РЖД" одобрил размещение облигаций на 300 млрд руб.

Совет директоров ОАО "РЖД" одобрил размещение облигаций на 300 млрд руб. В частности, как говорится в сообщении компании, планируется разместить облигации выпусков БО-09—БО-20. Каждый выпуск объемом по 25 млрд руб. включает по 25 млн ценных бумаг номиналом 1 тыс. руб.

Как сообщалось ранее, за счет инфраструктурных облигаций с льготной процентной ставкой "РЖД" планируют финансировать проекты со сроком окупаемости в течение 15—20 лет. На финансовом рынке отсутствуют средства такой срочности (рублевая ликвидность в РФ доступна на срок до 10 лет, максимальный спрос приходится на обязательства сроком 3—5 лет).

Облигации для привлечения средств на развитие железнодорожной инфраструктуры будут размещаться в пользу ВЭБа, который как государственная управляющая компания инвестирует средства пенсионных накоплений. Купон по этому инструменту будет привязан к уровню инфляции, сообщает *РЖД-Партнер.*

В июне т.г. "РЖД" и "ФСК" выпустят инфраструктурные облигации по 100 млрд руб.

Об этом заявил министр экономразвития РФ А. Белоусов. По его словам, в высокой стадии готовности находятся проекты, которые будут финансироваться инфраструктурными облигациями, на финансирование которых будут направлены средства из Пенсионного фонда, сообщают *Ведомости.*

"РЖД" приглашают иностранные компании покупать их активы

Президент ОАО "РЖД" В. Якунин предлагает иностранным компаниям поучаствовать в приватизации ОАО "РЖДстрой" и других проектных институтов железнодорожной монополии. Об этом он заявил на саммите лидеров транспортного строительства в Мерано (Италия).

Справка. *"РЖДстрой" был создан в 2006 г. на базе 19 строительно-монтажных трестов. Компания занимается строительством объектов ж/д инфраструктуры. Выручка от реализации в 2011 г. составила 85,9 млрд руб., EBITDA — 1,264 млрд руб., чистая прибыль — 586,3 млн руб. "РЖД" принадлежит 100% минус 1 акция компании. Монополия собирается сохранить за собой контрольный пакет компании.*

Монополия намечает приватизацию "РЖДстроя" в 2013 г., сообщает ЦТС.

До конца мая ОАО "РЖД" планирует подписать документы по реализации проектов в Сербии

Об этом сообщил глава "РЖД" В. Якунин в рамках Саммита лидеров транспортного строительства, который проходит в г. Мерано (Италия). По его словам, после подписания документов компания незамедлительно приступит к реализации пяти проектов, которые правительство и Министерство железных дорог Сербии определили для реализации в рамках Межгосударственного соглашения о предоставлении займа на EUR800 млн.

Согласно условиям межгосударственного кредита 70% работ и материалов будут поставлены и выполнены российским компаниями, 30% — сербскими, сообщает *РЖД-Партнер*.

Справка. *Генеральное соглашение о реализации проектов в сфере ж/д транспорта в Сербии между ОАО "РЖД" и АО "Железные дороги Сербии" было подписано 27.03.2013 г. Оно предусматривает строительство новой однопутной электрифицированной ж/д линии протяженностью 68 км на участке Вальево—Лозница, строительство и электрификацию второго пути ж/д линии протяженностью 16 км на участке Белград—Панчево, реконструкцию сербского участка ж/д линии Белград—Бар протяженностью 200 км, реконструкцию 6 участков общей протяженностью 111 км ж/д линии Европейского транспортного коридора X, а также поставку дизель-поездов. Общая стоимость контрактов на реализа-*

цию этих проектов составляет $920 млн, т.к. помимо российского кредита сербская сторона вложит в проекты еще $120 млн.

"ФПК" интегрируется в международные информационные системы тарифов и расписания пассажирских поездов

Подписав меморандум о взаимопонимании с Международным союзом железных дорог (МСЖД), ОАО "Федеральная пассажирская компания" (дочерняя компания "РЖД") получила право пользоваться международными базами данных "Меритс" и "Прифис" о расписаниях и тарифах, а также размещать в них собственную информацию о ценах на билеты, маршрутах, расписании поездов и услугах "ФПК" на территории ЕС.

В настоящее время в кассах Москвы, С.-Петербурга и Ростова-на-Дону уже можно приобрести билеты на высокоскоростные поезда европейских стран. В то же время пассажиры стран, где проходят маршруты российских поездов, имеют возможность приобрести билеты на них, в т.ч. через Интернет, сообщает *Гудок*.

Справка. *"Меритс" (MERITS, "Межъевропейское интегрированное железнодорожное расписание") представляет собой базу данных, содержащую расписания 32 европейских компаний. "Прифис" (PRIFIS, "Информационная система цен и тарифов") — база данных, содержащая информацию о ценах и тарифах более чем 40 компаний.*

"ФПК" заменит одноэтажные купейные вагоны двухэтажными Duplex

"Федеральная пассажирская компания" нашла новый способ повышения спроса на пассажирские перевозки. Он заключается в замене одноэтажных купейных вагонов двухэтажными Duplex. При этом в них планируется организовать спальные места, в отличие от европейских аналогов, где такие вагоны оборудованы только сидячими местами.

Целью проекта станет поставка уже в т.г. 50 таких вагонов, предназначенных для поездов, курсирующих в летний период в направлении российских курортов. На первом этапе его реализации двухэтажные купейные вагоны будут курсировать на маршруте Москва—Адлер, сообщает *РЖД-Партнер.*

Благодаря собственной инвестиционной политике Казахстан покрывает свои потребности в ж/д вагонах

Об этом заявил вице-президент АО "Национальная компания "Казахстан Темир Жолы" (Казахстанские железные дороги, "КТЖ") Е. Кизатов на пресс-конференции в Одессе.

Он, в частности, отметил, что построенный в свое время компанией вагоностроительный завод выпускает до 3,5 тыс. грузовых вагонов ежегодно.

Потребности страны в пассажирских вагонах также обеспечиваются благодаря партнерству "КТЖ" с инвесторами. В частности, построенный 2 года назад совместно с испанской компанией Talgo завод рассчитан на выпуск 150 вагонов в год. Внутреннюю потребность в пассажирских вагонах "КТЖ" планирует полностью закрыть в течение пяти лет.

Также А. Кизатов сообщил о налаженном в Казахстане выпуске тягового подвижного состава — тепловозов (до 100 ед. в год совместно с General Electric) и электровозов (совместно с Alstom и "Трансмашхолдингом").

Примечание. *По словам топ-менеджера, в настоящее время "КТЖ" занимает около 35% на рынке грузовых перевозок в Казахстане. Примерно половина грузов перевозится частными компаниями, еще 15% — железнодорожными администрациями Турции и Украины.*

"ПГК" планирует закупить в 2013 г. до 20 локомотивов

ОАО "Первая грузовая компания" ("ПГК", входит в холдинг UCL) планирует закупить в 2013 г. около 20 бывших в эксплуатации локомотивов, в основном для обслуживания грузов ОАО "НЛМК". Об этом сообщил гендиректор "ПГК" О. Букин журналистам в кулуарах форума "ТрансРоссия 2013".

Компания рассматривает возможность использовать локомотивы на ряде маршрутов — например, на перевозке железорудного сырья на участке Стойленский ГОК—НЛМК. На подобных участках большие объемы перевозок и небольшие расстояния, сообщает *РЖД-Партнер*.

"ПГК" допускает закупку вагонов ТВСЗ, на которые установлены тарифные скидки

ОАО "Первая грузовая компания" ("ПГК") рассматривает возможность закупки вагонов ЗАО "Тихвинский вагоностроительный завод" (ТВСЗ), для покупателей которых Федеральная служба по тарифам (ФСТ) РФ установила тарифные скидки на перевозки. Об этом сообщил журналистам генеральный директор "ПГК" О. Букин в кулуарах форума "ТрансРоссия-2013" в Москве.

В то же время, он отметил, что пока "ПГК" не закладывала в свою инвестиционную программу средства на покупку нового подвижного состава, сообщает *РЖД-Партнер*.

Справка. *ФСТ утвердила такие скидки в начале апреля. Средний размер дисконта по 4 моделям полувагонов ТВСЗ составит 15%, по одному типу вагонов-хопперов — 6%. При этом величина скидки, в частности, будет зависеть от дальности перевозок и типа рейса. Фактически тарифная скидка на использование полувагонов введена на порожний пробег "независимо от назначения перевозки". Она будет определяться по ставкам за ось в зависимости от расстояния перевозки и количества осей вагона независимо от класса и рода груза предшествующей перевозки.*

"Уралванозавод" поставит "ФГК" 1200 цистерн

НПК "Уралвагонзавод" (УВЗ) выиграла конкурс на поставку ОАО "Федеральная грузовая компания" 1200 цистерн для нефтепродуктов.

Открытый конкурс на право заключения договора на поставку грузовых вагонов проводило ОАО "Торговый дом РЖД". Стоимость сделки компания не раскрывает. Цистерны должны быть поставлены в апреле—мае 2013 г.

Особенностью конкурса стало проведение его в электронной фор-

ме в автоматизированной системе "Электронная торгово-закупочная площадка ОАО "РЖД".

В 2013 г. планируется приватизировать 100% акций Уфимского тепловозоремонтного завода

В 2013 г. государство планирует приватизировать 100% акций ОАО "Уфимский тепловозоремонтный завод" (УТРЗ). Соответствующее распоряжение от 18.04.2013 г., вносящее изменения в программу приватизации активов в 2011–2013 гг., подписал премьер-министр РФ Д. Медведев.

Справка. *УТРЗ специализируется на капитальном, среднем и текущем ремонте дизельных локомотивов ТЭМ, ТГМ, 2ТЭ10, железнодорожных кранов и другой ж/д техники, сообщает* РЖД-Партнер.

КВСЗ обзаведется полигоном для испытаний нового транспорта

До конца 2013 г. Крюковский вагоностроительный завод (Кременчуг, Полтавская обл.) намерен построить на территории предприятия спецполигон длиной 1,2 км для испытания новых образцов транспорта соцназначения. Испытывать здесь будут преимущественно новые вагоны метро и электропоезда.

С созданием полигона вагоностроители смогут ускорить испытания новой продукции (часть испытаний электротранспорта можно проводить непосредственно на производстве), сообщает *tbu.com.ua.*

Крюковский вагонзавод выплатит рекордные дивиденды

Крюковский вагоностроительный завод выплатит рекордные дивиденды за 2012 г. — 389 млн грн., что составляет почти 50% чистой прибыли за прошлый год. Как сообщает *Коммерсант*, высокие дивиденды могли быть требованием нового акционера. Оставшиеся чуть более 50% прибыли компания направит на развитие.

В последние два года компания направляла до 80% прибыли на развитие, а оставшиеся выплачивала в качестве дивидендов.

"Мы достаточно много вкладывали в предыдущие годы, технологически предприятие достаточно хорошо оснащено и обновлено. Поэтому пока акционеры решили дождаться возврата уже вложенных инвестиций", — говорит директор по экономике, финансам и перспективному развитию КВСЗ И. Манаенков.

Изюмский тепловозоремонтный завод передают в управление Харьковской ОГА

Передача госпакета акций ОАО "Изюмский тепловозоремонтный завод" (ИТРЗ) в управление Харьковской облгосадминистрации находится на завершающем этапе. Об этом 22.04.2013 г. сообщил журналистам зампредседателя Харьковской ОГА А. Моченков.

На данный момент госакции предприятия находятся в управлении Мининфраструктуры. По словам А. Моченкова, пакет нужен Харьковской ОГА, чтобы получить права и заниматься развитием предприятия.

"Проблема в том, что в Украине сейчас три завода, аналогичных изюмскому. Кроме того, основным профилем этого предприятия был ремонт тепловозов, но их парк сужается за счет электрификации железных дорог", — отметил он.

Полтавский Тепловозоремонтный завод становится ПАО

19.04.2013 г. состоялось Общее собрание акционеров ОАО "Тепловозоремонтный завод". Собранием в т.ч. было принято решение изменить тип и наименование Общества в соответствии с требованиями Закона Украины "Об акционерных обществах", определить тип Общества как публичное акционерное общество.

Львовский локомотиворемонтный завод закончил 1 квартал 2013 г. с убытком 1,5 млн грн.

1 квартал 2013 г. Львовский локомотиворемонтный завод закончил с убытком 1,538 млн грн. За отчетный период завод сократил чистый доход на 44,3%, или на 30,298 млн — до 38,168 млн грн. по сравнению с аналогичным периодом 2012 г., сообщает *tbu.com.ua.*

Приднепровская ж/д намерена взять в лизинг 48 двухсистемных пассажирских электровозов

ПЖД намерена взять в лизинг 48 двухсистемных пассажирских электровозов. Об этом говорится в объявлении ПЖД на веб-портале госзакупок.

Срок поставки предмета лизинга — 2014—2016 гг., срок предоставления финансовых лизинговых услуг — 7 лет с даты поставки предмета лизинга. Заявки для участия в тендере принимаются до 11:00 28.05.2013 г., раскрытие предложений состоится в тот же день в 14:00, сообщает *tbu.com.ua.*

Бракованные боковые рамы КСЗ заменят на рамы усиленной конструкции

Боковые рамы, изготовленные на Кременчугском сталелитейном заводе (КСЗ) и находящиеся в одной плавке с забракованными с 2012 г., должны быть заменены на рамы усиленной конструкции. Об этом сообщили *РЖД-Партнеру* в НП "Совет операторов железнодорожного транспорта".

Отмечено, что СОЖТ направит в адрес КСЗ перечень боковых рам, произведенных на заводе с 2009 г. и забракованных вагоноремонтными предприятиями при плановых видах ремонта.

Примечание. *КСЗ взял на себя обязательства компенсировать замену всех дефектных комплектующих собственного производства или возместить операторам убытки.*

К ТЕМЕ:

Названы предприятия, которые будут ремонтировать забракованные детали Кременчугского завода

Определены 6 базовых ремонтных предприятий, на которые будут завозить для ремонта детали Кременчугского сталелитейного завода (КСЗ, Украина). В частности, по данным НП "Совет операторов железнодорожного транспорта", пять предприятий, располагаю-

щихся на станциях Чита, Белово, Комсомольск-на-Амуре, Пермь сортировочная, Ярославль, принадлежат ВРК-2. Кроме того, в процессе ремонта деталей КСЗ будет задействовано ООО "Вагоноремонтная мастерская", сообщает *РЖД-Партнер.*

Компании обязали провести профилактический ремонт подвижного состава

Ространснадзор РФ запретит эксплуатацию грузовых вагонов ряда железнодорожных операторов, если те не проведут профилактический ремонт подвижного состава до 1.10.2013 г. Это следует из предписаний ведомства, опубликованных на его сайте.

Санкции предприняты по итогам совещания 6.04.2013 г. у замминистра транспорта РФ А. Цыденова. Под их действие подпал подвижной состав с потенциально опасными литыми деталями производства ПАО "Кременчугский завод стального литья" (2010 г. выпуска), выявленными ОАО "РЖД".

Примечание. *Основное число вагонов, которого коснутся предписания (более 14 тыс.), принадлежит структурам крупнейших банков РФ — ОАО "ВТБ Лизинг" (5,964 тыс.), ЗАО "Сбербанк Лизинг" (3,656 тыс.), ОАО "ВЭБ-лизинг" (2,018 тыс.), ООО "Финтрансгрупп" (1,08 тыс.), ООО "Газпромбанк Лизинг" (501), ООО "Финтранслизинг" (460), ООО "Транскредитлизинг" (453), ООО "РБ Лизинг" (262), ЗАО "ГПБЛ-Саранск" (15).*

Публичные российские ж/д операторы владеют менее чем 1 тыс. таких вагонов. Не более тысячи вагонов с бракованным литьем принадлежат "кэптивным" операторам.

Если говорить о частных компаниях, то, например, на долю "ПГК" придется 1,328 тыс. таких вагонов, "Брансвик вагон лизинг" — 1,69 тыс., "Трансойл" — 194, "Русагролизинг"—130.

Міжнародні спеціалізовані виставки

TRANS UKRAINE

Транспорт, логістика, інфраструктура

ІнтерСклад'2013

Сучасне обладнання, комплекси, технології

ТРАНСУКРАЇНА

9–11 жовтня 2013
МВЦ (ст. метро «Лівобережна»)
Броварський пр-т, 15, Київ, Україна

У програмі виставок:
15-а міжнародна науково-практична конференція "Ринок послуг комплексних транспортних систем і прикладні проблеми логістики".

Співорганізатор:

Міністерство інфраструктури України

Детальніше про умови участі на сайті:
www.transukraine.com.ua

Організатор:

PREMIER EXPER ITE

04050, Україна, м. Київ,
вул. Пимоненка, 13,
бізнес-центр "Форум"
Тел: +38 (044) 496-86-45,
факс: +38 (044) 496-86-46
e-mail: trans@pe.com.ua

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Подписание Соглашения об ассоциации и создании зоны свободной торговли между Украиной и ЕС должно состояться в ноябре

25.04.2013 г. состоялась встреча Президента Украины Виктора Януковича с министром иностранных дел Республики Польша Радославом Сикорским, министром иностранных дел Литовской Республики Линасом Линкявичюсом, министром иностранных дел Королевства Нидерланды Франсом Тиммермансом и министром европейских дел Королевства Дания Николаем Вамменом, на которой обсуждались вопросы подписания Соглашения об ассоциации и создании зоны свободной торговли между Украиной и ЕС во время Саммита "Восточное партнерство" в ноябре в Вильнюсе.

"Убежден в том, что наши усилия приведут к успеху. Мы надеемся, что в ноябре в Вильнюсе будет подписано Соглашение об ассоциации и создании зоны свободной торговли", — подчеркнул Президент Украины.

Глава государства отметил, что Украина ценит помощь своих европейских партнеров в вопросах интеграции в ЕС.

"Мы чрезвычайно высоко ценим помощь наших друзей — друзей Украины в вопросах европейской интеграции. Мне приятно отметить, что ваш сегодняшний визит является подтверждением того, что мы это дело делаем вместе", — добавил В. Янукович.

В свою очередь, министр иностранных дел Республики Польша Радослав Сикорский позитивно оценил ход реформ, инициированных Президентом Украины. "Это очень хорошо для отношений между Украиной и Европейским Союзом, но, по нашему мнению, это особенно важно для Украины", — подчеркнул министр иностранных дел Польши.

По словам Р. Сикорского, он и его коллеги намерены помочь в достижении общего успеха Украины и ЕС. "У нас есть возможность достичь исторического успеха для вашей страны", — отметил он.

Р. Сикорский надеется, что за три месяца Украина сможет наверстать упущенное время и выполнить условия, необходимые для подписания соглашения об ассоциации, включая реформирование сферы правосудия и избирательное законодательство. И перечисляет: из десяти законов, принятия которых требует ЕС, четыре уже принято, два — в работе, а остальные — только в проекте. "Времени осталось очень мало, магической даты сейчас нет, но есть риск, что может быть поздно, — отметил Р. Сикорский. Он выразил надежду, что на саммите Восточного партнерства в ноябре соглашение об ассоциации будет подписано, однако признал: если решение приходилось бы принимать сейчас, то документ подписан бы не был — условия Киевом не выполнены.

Комментарий. При этом в ЕС все еще не хватает единодушия относительно целесообразности подписания соглашения с Украиной в нынешних условиях. Освобождение Юрия Луценко многие восприняли как шаг в хорошем направлении. Именно поэтому Киев вместе с Р. Сикорским посетили министры иностранных дел Дании и Нидерландов, которые ранее исключали подписание соглашения с режимом, нарушающим права человека. Однако государств, выступающих против подписания соглашения, больше. Против, в частности, выступают влиятельные Франция и Германия. Но если Польше удастся убедить Ангелу Меркель, то баланс сил в ЕС среди сторонников и оппонентов подписания соглашения сможет измениться. Польские дипломаты надеются, что А. Меркель будет готова к сближению с Украиной, учитывая "укрепление авторитаризма в России и усиление напряжения между Берлином и Москвой".

"Евросоюз хотел бы иметь в лице Украины партнера, приверженного европейским ценностям". Об этом заявил Чрезвычайный и Полномочный Посол Германии в Украине Кристоф Вайль в интервью *ZN.UA*.

При этом посол отметил, что ЕС не выдвигает Украине никаких непосильных требований для подписания Соглашения об ассоциации.

"Наши рекомендации, выполнение которых должно стать предпосылкой для подписания Соглашения об ассоциации, вполне посильны для любой европейской страны. Кроме того, вам и после выполнения этих рекомендаций, после подписания останется еще много работы — реализация сотен страниц Соглашения. Разве ЕС требует от Украины чего-то непосильного и невозможного? Я полагаю, что наши ожидания само собой разумеющиеся, если говорить о подписании соглашения, по своему масштабу и глубине не имеющего аналогов в истории отношений Европейского Союза с третьими странами", — сказал К. Вайль.

При этом он подчеркнул, что Украина сама определила свой европейский выбор, а "государство, желающее ассоциироваться с Европейским Союзом, в состоянии выполнить эти действия".

"Речь не идет о банальном соглашении о зоне свободной торговли. В этом документе речь и о политической ассоциации. Мы хотели бы иметь в лице Украины партнера, приверженного европейским ценностям", — отметил дипломат.

Создание украинского-немецкой торгово-промышленной палаты — важный шаг для Украины

Вице-премьер-министр Украины Александр Вилкул провел встречу с Чрезвычайным и Полномочным Послом Федеративной Республики Германии Кристофом Вайлем. На встрече Александр Вилкул акцентировал внимание на ускорении создания совместной украинско-немецкой торгово-промышленной палаты для расширения экономического партнерства, укрепления сотрудничества деловых кругов двух стран и привлечения немецких инвестиций в Украину, сообщает Правительственный портал.

"Создание таких объединений — общемировая практика. Такие палаты успешно работают в Китае, России, США и многих других странах. Создание украинско-немецкой торгово-промышленной палаты — важный шаг к развитию инвестиционной привлекательности Украины. Это эффективный механизм привлечения немецких инвестиций", — сказал вице-премьер-министр Украины.

Чрезвычайный и Полномочный Посол Федеративной Республики Германии К. Вайль засвидетельствовал свое почтение вице-премьер-министру Украины А. Вилкулу и подчеркнул, что отношения двух стран носят стратегический характер.

Также во время встречи А. Вилкул и К. Вайль обсудили важный инструмент развития межрегиональных связей между странами — Конференцию Ассамблеи европейских регионов (АЕР).

Примечание. *Заседание Конференции Ассамблеи европейских регионов (АЕР) проходило в Днепропетровске 25—27.04.2013 г.*

АЕР — европейская межгосударственная организация, которая была создана в 1985 г. и объединяет регионы разных стран.

"Евроинтеграция Украины активно проходит на уровне регионов. Как вице-премьер-министр я отвечаю за региональное развитие. Внедрение лучших европейских практик в опыт управления украинских областей — это стратегический вопрос. Интересует опыт земель Баден-Вюртемберга, Баварии, Северной Рейн-Вестфалии, структура экономики которых подобна экономике промышленных регионов Украины. То же касается похожих сельскохозяйственных районов Германии и Украины", — отметил А. Вилкул.

Мининфраструктуры заинтересовано в углублении сотрудничества с транспортниками Румынии и Словакии

Министерство инфраструктуры Украины стремится развивать транспортное сообщение с Румынией и Словакией. С этой целью 25.04.2013 г. министр инфраструктуры Владимир Козак провел встречи с Чрезвычайным и Полномочным Послом Румынии в Украине Ионеску Корнелем и Чрезвычайным и Полномочным Послом Словацкой Республики в Украине Паволом Гамжиком.

Во время переговоров В. Козак и И. Корнел обсудили возможности сотрудничества по развитию авиационного и автомобильного видов транспорта. В частности, по словам министра инфраструктуры, существующая квота разрешений на международные перевозки автомобильным транспортом не удовлетворяет в полной мере потребности перевозчиков, поэтому на очереди — рассмотрение вопроса либерализации автомобильных перевозок, поскольку безразрешительная система для международных автоперевозчиков будет гарантировать стабильность грузооборота и приведет к росту показателей торговли между Украиной и Румынией.

И. Корнел сообщил о заинтересованности в восстановлении прямого авиационного сообщения между Бухарестом и Киевом. По этому поводу В. Козак отметил, что никаких препятствий для этого нет, и Мининфраструктуры поддерживает такую инициативу.

В. Козак и И. Корнел отметили результативность подобных встреч для установления более тесных торгово-экономических отношений и договорись о целесообразности их проведения на регулярной основе в рамках межведомственных комиссий.

С П. Гамжиком В. Козак обсудил вопросы либерализации автомобильных перевозок, развитие железнодорожного и авиационного сообщения между Украиной и Словакией. Министр инфраструктуры рассказал, что вскоре начнутся активные работы по строительству нового двухпутного Бескидского тоннеля, которым будет двигаться вдвое больше поездов со значительно более высокой скоростью. Появление нового тоннеля будет способствовать росту объемов торговли между странами Запада и Востока Евразийского континента. Кроме того, Украина заинтересована в развитии двустороннего туризма. По словам В. Козака, Словакия — невероятно красивая страна, этнически близкая украинцам, а потому привлекает немало туристов из нашей страны, а в Украине тоже всегда рады иностранным путешественникам. Следовательно, по его словам, Минифраструктуры всегда открыто к переговорам по улучшению авиационного и автомобильного сообщения со Словацкой Республикой.

ООН поможет Украине развивать автопром

Представители ООН побывали в Украине и пообещали помочь Запорожью стать европейским центром автомобилестроения — не деньгами, так советами.

В конце апреля т.г. Запорожье по приглашению "Укравтопрома" с трехдневным официальным визитом посетила миссия UNIDO (Организация Объединенных Наций по промышленному развитию). Визит проходил в рамках подготовки реализации проекта по созданию в Украине автомобильного кластера — сконцентрированных на одной территории предприятий, которые взаимодополняют друг друга для лучшей эффективности работы.

Главная цель проекта заключается в усилении позиций мелких и средних поставщиков автомобильных компонентов для того, чтобы они могли отвечать требованиям автопроизводителей, как отечественных, так и зарубежных.

"Укравтопром" рассчитывает на повышение конкурентоспособности производства и квалификации трудовых ресурсов, чтобы в перспективе наши предприятия могли интегрироваться в глобальные сети поставок для многонациональных компаний.

В качестве плацдарма для реализации пилотного проекта UNIDO решила рассмотреть Запорожскую область. Среди сильных сторон региона эксперты ООН выделили "наличие квалифицированных специалистов, высокую концентрацию промышленных предприятий смежных с автопромом отраслей и развитую инфраструктуру".

Также представители UNIDO ознакомились с возможностями Кировоградской области, презентация которой вызвала особый интерес эксперта UNIDO от Словении, директора автомобильного кластера Словении Душана Бушена. "Наличие свободных площадок с подведенной инфраструктурой и неподдельное желание местной власти развивать промышленный потенциал области — это хороший сигнал индустри-

альным инвесторам, заинтересованным в реализации "гринфилд" проектов (без разрушения существующей структуры — **ред**.). Я передам этот сигнал словенскому бизнесу", — резюмировал он.

Итоговую встречу делегация UNIDO провела в Минэкономразвития. Чиновники проинформировали гостей о состоянии экономики Украины, основных тенденциях ее развития и промышленной политике государства. Отдельное внимание было уделено планам развития автомобилестроения. Заместитель директора департамента промышленной политики Василий Павлюк сообщил присутствующим, что "правительство уделяет особое внимание автомобилестроению, о чем свидетельствует выделение этой отрасли в качестве приоритетного направления развития экономики до 2020 г.".

Руководитель проекта UNIDO Аднан Серич отметил, что успех в достижении намеченных целей будет зависеть от скорости принятия решений и реализации программных положений в реальном секторе экономики. Со своей стороны Серич гарантировал, что уже через два месяца UNIDO совместно с "Укравтопромом" проведет в Украине семинар, на котором будут представлены рекомендации по созданию и развитию автокластера в Запорожье, и это станет первым шагом реализации данного проекта, рассчитанного на три года.

"Укравтопром" считает, что проект UNIDO совместно с принятыми в Украине защитными мерами и реализацией программ развития промышленности в целом и автопрома в частности будет мощным сигналом внешним инвесторам о новых конкурентных преимуществах не только украинской промышленности, но и украинской власти.

Разъяснение Еврокомиссии относительно предложения по приостановке квотирования выбросов при полетах между ЕС и третьими странами

В ноябре 2012 г. Еврокомиссия предложила временно — сроком на 1 год — приостановить действие европейской системы торговли квотами на выбросы парниковых газов (ETS) для перевозчиков, выполняющих рейсы между Евросоюзом и третьими странами — при условии, что это предложение поддержат все 27 государств-членов ЕС, а также Европарламент. При этом существует опасение, что некоторые авиакомпании третьих стран могли неправильно истолковать соответствующее заявление, сделанное европейским комиссаром по вопросам климата Конни Хедегорд, ошибочно посчитав, что ETS на них теперь вообще не распространяется.

Как разъяснила К. Хедегорд, все авиакомпании, осуществляющие перевозки между ЕС и третьими странами, а также внутри Евросоюза, обязаны подчиняться правилам ETS, а если они желали воспользоваться годичной отсрочкой, то обязаны были подать соответствующую заявку до 15.02.2013 г. Поскольку отсрочка будет применяться лишь к авиакомпаниям, явно выразившим свое намерение ее получить, перевозчиков, не подавших заявки в срок, все равно могут обязать задекларировать объемы выбросов диоксида углерода за 2012 г. в полном размере.

По словам К. Хедегорд, генеральный директорат Еврокомиссии по вопросам изменения климата "ожидает, что все заинтересованные авиакомпании подадут заявки на отсрочку" действия ETS. После сбора поданных заявок будет проанализирован их объем. В случае с перевозчиками, подавшими заявки, оценка их атмосферных выбросов за 2012 г. будет проведена лишь для тех рейсов, на которые отсрочка действия ETS не распространяется.

По определению Еврокомиссии, отсрочка не распространяется на рейсы между аэропортами, находящимися в странах ЕС и Европейской экономической зоны, в колониях и на территориях этих стран, а также в Швейцарии и Хорватии. Таким образом, например, рейсы между Женевой и Франкфуртом, между Великобританией и Бермудскими островами или между Нидерландами и Арубой не освобождаются от действия ETS. Европейским и неевропейским эксплуатантам, выполнявшим такие рейсы в 2012 г., необходимо было до 31 марта т.г. произвести оценку объема выбросов диоксида углерода, а до 30 апреля — произвести при необходимости платежи по квотам сверх бесплатного норматива за прошлый год.

Поскольку частичное освобождение от действия ETS распространяется лишь на 2012 г., авиакомпаниям вменяется продолжать вести учет расхода топлива и объема атмосферных выбросов в ходе всех полетов, выполняемых в 2013 г., отмечает представитель еврокомиссара. К. Хедегорд дала понять, что с 1.01.2014 г. действие ETS будет возобновлено в полном объеме в том случае, если на осенней ассамблее ICAO не удастся выработать координированного международного решения касательно контроля за авиационными атмосферными выбросами. Тогда в 2014 г. авиакомпаниям придется декларировать выбросы в ходе всех полетов, произведенных в 2013 г. По заявлениям Еврокомиссии, бесплатные квоты на 2013 г. должны были быть распределены в феврале.

Прежде чем вступить в силу, предложение Еврокомиссии о приостановке действия ETS сначала должно получить одобрение Европарламента, в котором вопросами атмосферных выбросов напрямую занимается Комитет по окружающей среде, здравоохранению и безопасности продовольствия. Докладчик комитета Петер Лизе и его коллега из Комитета по вопросам транспорта и туризма Матье Грош "в принципе" приветствовали предложение Еврокомиссии, отметив, что оно находится в русле стремления Евросоюза выработать международное соглашение в области авиационных выбросов.

При этом, ограничение действия ETS рамками ЕС невозможно более чем на один год — в противном случае оно предоставит нечестные конкурентные преимущества отдельным игрокам авиационного рынка и подорвет саму идею глобального сокращения атмосферных выбросов с целью сохранения окружающей среды.

Комментарий. Авиакомпании тем временем находятся в подвешенном состоянии с юридической точки зрения. До 30 апреля им необходимо произвести оплату сверх бесплатных квот за прошлый год, но к тому времени решения по предложению Еврокомиссии может и не последовать. Еврокомиссия, правда, заявляла, что до тех пор пока окончательное решение не будет вынесено, она не станет требовать от стран-

участниц ЕС применения санкций против авиакомпаний за незадекларированные и неоплаченные вовремя выбросы на рейсах между ЕС и третьими странами. Но одних заявлений рынку мало. "Нельзя принимать решение о выполнении или невыполнении транзакции, основываясь лишь на пресс-релизе или неформальном заявлении, когда речь идет о таких серьезных суммах. Так дела не делаются", — говорит топ-менеджер одной авиакомпании, сообщает *ato.ru.*

В Одессе прошло XXVIII заседание Конференции Генеральных директоров ОСЖД

22—26.04.2013 г. в Одессе прошло XXVIII заседание Конференции Генеральных директоров Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В работе Конференции приняли участие генеральные директора (или их уполномоченные представители) железных дорог из 25 стран-членов ОСЖД, а также представители наблюдателей и присоединенных предприятий.

Справка. *Членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные госорганы, ведающие железнодорожным транспортом, 27 стран. Согласно Положению о ОСЖД возможны другие формы участия в Организации сотрудничества железных дорог — в качестве наблюдателя (для министерств или железных дорог), или присоединенного предприятия (для фирм и организаций, деятельность которых связана с железнодорожным транспортом).*

Во время Конференции были подведены итоги работы за 2012 г. Комиссий ОСЖД: по грузовым и пассажирским перевозкам, инфраструктуры и подвижного состава, а также постоянных рабочих групп по информатике и кодированию, расчетным вопросам железных дорог. Конференция утвердила Программу работы ОСЖД на 2014 г. и последующие годы по вопросам, относящимся к ее компетенции.

Открывая заседание Конференции Генеральных директоров ОСЖД, гендиректор "Укрзалізниці" Сергей Болоболин передал участникам приветствие от вице-премьер-министра Украины Александра Вилкула и министра инфраструктуры Украины Владимира Козака. "В 1992 г. Украина приняла решение о членстве в ОСЖД, поскольку ОСЖД является авторитетной международной организацией, в рамках которой разрабатываются нормативно-правовые документы, технологические условия, позволяющие успешно осуществлять международные перевозки между странами Европы и Азии. Сегодняшнее заседание — это часть постоянной работы, которая способствует укреплению сотрудничества железных дорог", — подчеркнул С. Болоболин.

Специалисты "Укрзалізниці" приняли активное участие в работе ОСЖД, являясь ведущими исполнителями и разработчиками многих нормативных документов по международному транспортному праву и тарифной политике в сегменте грузовых и пассажирских перевозок в международном сообщении.

В ходе XXVIII заседания Конференции Генеральных директоров ОСЖД, в частности, обсуждались вопросы единого транзитного тарифа, комбинированных перевозок в сообщении Европа—Азия, перевозок с использованием унифицированной накладной ЦИМ/СМГС, в том числе и крупнотоннажных контейнеров, безбумажных технологий перевозок грузов в международном сообщении, в том числе электронного обмена данными и использования электронной цифровой подписи, организации своевременного пересечения госграниц международными пассажирскими поездами, технических требований к подвижному составу железных дорог, усовершенствованию устройств, обеспечивающих управление движением поездов и энергоснабжением.

Согласно мнению, высказанному участниками заседания, эффективность работы железных дорог для осуществления международных перевозок между странами-участницами ОСЖД зависит от согласованного и слаженного взаимодействия.

Участники пресс-конференции отметили, что в ходе XXVIII заседания Конференции Генеральных директоров ОСЖД нарабатываются важные направления сотрудничества во многих сферах деятельности: в грузовых и пассажирских перевозках, тарифной политике, безбумажной технологии перевозок грузов в международном сообщении и другие.

По мнению гендиректора "Укрзалізниці" Сергея Болоболина, одним из главных критериев повышения эффективности работы железных дорог является их привлекательность для грузовладельцев, грузоотправителей и пассажиров. Для этого украинская сторона развивает электронный документооборот для обеспечения грузовых перевозок и воплощает принцип работы единого окна. Также проводятся мероприятия для повышения сервиса перевозок, в частности, в графике движения поездов учитывается удобное для пассажиров время отправления и прибытия.

"Наш общий успех в обеспечении международных перевозок зависит от того, насколько слаженно и организованно взаимодействуют железные дороги. Железнодорожная система многих стран должна работать как единый и слаженный механизм на транспортном рынке", — отметил вице-президент АО "НК "Казахтан Темир Жолы" Ермек Кизатов.

Подробнее в следующем номере.

ОФИЦИАЛЬНАЯ ЧАСТЬ

ВЕРХОВНАЯ РАДА

Утверждение Общегосударственной соцпрограммы

Закон от 4.04.2013 г. № 178-VII

"Об утверждении Общегосударственной социальной программы улучшения состояния безопасности, гигиены труда и производственной среды на 2014—2018 годы"

Предусмотрено создание организационно-правовых условий для комплексного решения задач по охране труда, повышению эффективности мероприятий по профилактике производственного травматизма и профессиональных заболеваний, реализации госполитики в этой сфере на всех уровнях исполнительной власти с использованием механизмов социального диалога.

Программа разработана как среднесрочный стратегический общегосударственный документ, который основывается на принципах оценки опасных и вредных производственных факторов и рисков, а также управления ими.

Стоимость программы — 221,88 млн грн.

КАБИНЕТ МИНИСТРОВ

Новая редакция порядка таможенного оформления гуманитарной помощи

Постановление от 17.04.2013 г. № 278

"О внесении изменений в постановление Кабинета Министров Украины от 22 марта 2000 г. № 544"

Изложен в новой редакции Порядок таможенного оформления грузов гуманитарной помощи.

Согласно п. 2 Порядка в новой редакции, гуманитарный товар пропускается через таможенную границу Украины **в первоочередном порядке без обязательного предварительного таможенного декларирования и без предоставления обеспечения уплаты таможенных платежей,** предусмотренного разделом X ТКУ, при условии наличия его получателя в Едином реестре получателей гуманитарной помощи.

Декларирование гуманитарного товара **осуществляется** его **получателем самостоятельно** или по его заявлению **таможенным брокером**. Заявление на декларирование, составленное в произвольной форме, подается получателем гуманитарной помощи в таможню по его местонахождению.

Примечание. *Согласно старой редакции документа декларирование товаров осуществлялось в соответствии с Инструкцией о первоочередном бесплатном упрощенном декларировании гуманитарной помощи, утвержденной ГТСУ, получателем гуманитарной помощи самостоятельно или по его желанию допущенным таможней соответствующим предприятием.*

Таможенные брокеры, осуществляющие декларирование товаров в зоне деятельности соответствующей таможни, обеспечивают декларирование гуманитарных товаров **согласно графику**, который утверждается руководителем этой таможни.

Товаросопроводительные документы и ТД на бумажном носителе **без обозначения (клейма) "Гуманитарная помощь. Продажа запрещена"** для оформления **не принимаются**. Результаты таможенного оформления скрепляются личной номерной печатью должностного лица таможни, отпечаток которой проставляется на товаросопроводительных документах и ТД на бумажном носителе.

Таможенное оформление гуманитарного товара с освобождением от налогообложения **осуществляется** таможенными органами при наличии решения соответствующего специально уполномоченного госоргана по вопросам гуманитарной помощи о признании товара гуманитарной помощью с учетом положений ст. 14 ЗУ "О гуманитарной помощи".

Установлено, что **срок пребывания** грузов гуманитарной помощи под таможенным контролем без таможенного оформления определяется **в соответствии со ст. 204 ТКУ**.

Спецкомиссии по предупреждению роста безработицы из-за массового высвобождения работников

Постановление от 22.04.2013 г. № 305

"Об утверждении Порядка образования специальных комиссий для принятия мер по предупреждению резкого роста безработицы во время массового высвобождения работников"

Вступает в силу со дня опубликования.

Утвержден Порядок образования **специальных комиссий** для принятия мер по предупреждению резкого роста безработицы во время массового высвобождения работников.

Установлено, что в случае массового высвобождения работников по инициативе работодателя, предусмотренного частью 1 ст. 48 ЗУ "О занятости населения", местные госадминистрации могут образовывать комиссии. **Комиссии создаются** распоряжением главы местной госадминистрации, которое выдается на основании информации, представленной территориальными органами Государственной службы занятости.

Комиссия, в соответствии с возложенными на нее **задачами**:

— анализирует осуществленные работодателями меры по уменьшению численности высвобождаемых работников;

— рассматривает вопрос о возможности предоставления предприятиям, на которых предполагается массовое высвобождение работников, финансовой помощи в форме льготных кредитов, отсрочки платежей в местные бюджеты;

— изучает вопрос о перепрофилировании или изменении формы собственности предприятия;

— вносит предложения относительно:

- расширения сферы применения труда за счет создания рабочих мест в приоритетных видах экономической деятельности, развития малого бизнеса, содействия предпринимательской деятельности высвобождаемых работников, фермерских хозяйств, организации общественных работ для работников, потерявших часть заработной платы вследствие вынужденного сокращения до 50% предусмотренной законодательством продолжительности рабочего времени в связи с остановкой (сокращением) производства продукции;

- внесения изменений в акты законодательства, направленные на предотвращение резкого роста безработицы.

Утратили силу

Постановление от 24.04.2013 г. № 309

"О внесении изменений и признании утратившими силу некоторых постановлений Кабинета Министров Украины по вопросам предоставления административных услуг"

Из постановлений КМУ исключены:

— п. 1 постановления КМУ от 1.06.2009 г. № 724 "Некоторые вопросы предоставления административных услуг, выдачи документов разрешительного характера";

— абзац четвертый п. 2 Методики определения себестоимости платных административных услуг, утвержденной постановлением КМУ от 27.01.2010 г. № 66.

Признаны утратившими силу:

— постановление КМУ от 17.06.2009 г. № 737 "О мерах по упорядочению административных услуг";

— п. 3 изменений, которые вносятся в постановления КМУ, утвержденные постановлением КМУ от 11.10.2010 г. № 915 "Некоторые вопросы предоставления административных услуг";

— постановление КМУ от 5.01.2011 г. № 33 "Некоторые вопросы предоставления платных административных услуг";

— п. 46 изменений, которые вносятся в акты КМУ, утвержденные постановлением КМУ от 7.09.2011 г. № 968 "Вопросы Государственной финансовой инспекции".

МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ

Форма информации о связанных лицах

Приказ от 12.03.2013 г. № 391

"Об утверждении формы Информации о связанных лицах, представляемой крупным плательщиком налогов в Миндоходов Украины"

(Зарегистрирован в Минюсте 12.04.2013 г. под № 608/23140)

Вступает в силу со дня опубликования.

Утверждена форма информации о связанных лицах, представляемой **крупным плательщиком налогов** в Миндоходов.

Информация **подается** крупным налогоплательщиком **в Миндоходов** вместе с заявлениями о заключении договора о ценообразовании для целей налогообложения.

В частности, в разделе I, содержащем информацию **о связанных юрлицах**, в графе признаков проставляются признаки, которым соответствует связанное лицо:

— признак "1" — юрлицо, которое осуществляет контроль за хозяйственной деятельностью крупного налогоплательщика, или контролируется таким налогоплательщиком, или находится под общим контролем с таким налогоплательщиком;

— признак "2" — налогоплательщик-участник объединения предприятий независимо от его вида и организационно-правовой формы, который осуществляет свою хозяйственную деятельность путем образования такого объединения;

— признак "3" — физлицо или члены его семьи, осуществляющие контроль за крупным налогоплательщиком;

— признак "4" — должностное лицо крупного налогоплательщика, уполномоченное осуществлять от имени налогоплательщика юрдействия, направленные на установление, изменение или прекращение правовых отношений, а также члены его семьи.

В разделе II, содержащем информацию **о связанных физлицах**, в соответствующей графе признаков проставляются отметки "1, 2, 3, 4, 5" в зависимости от вида контроля хозяйственной деятельности налогоплательщика:

— "1" — владение непосредственно или через связанных физ- и/или юрлиц долей (паем, пакетом акций) уставного фонда плательщика налога в размере не менее 20% уставного фонда плательщика налога; влияние непосредственно или через связанных физических и/или юрлиц на хоздеятельность субъекта хозяйствования в результате:

- "2" — предоставления права, которое обеспечивает решающее влияние на формирование состава, результаты голосования и решения органов управления налогоплательщика;

- "3" — занятия должностей членов наблюдательного совета, правления, других наблюдательных или исполнительных органов налогоплательщика лицами, которые уже занимают одну или несколько из указанных должностей в другом субъекте хозяйствования;

- "4" — занятия должности руководителя, заместителя руководителя наблюдательного совета, правления, другого наблюдательного или исполнительно органа налогоплательщика лицом, которое уже занимает одну или несколько из указанных должностей в других субъектах хозяйствования;

- "5" — предоставления права на заключение договоров и контрактов, которые дают возможность определять условия хозяйственной деятельности, давать обязательные к выполнению указания или осуществлять делегированные полномочия и функции органа управления налогоплательщика.

МИНДОХОДОВ И СБОРОВ

Отмена справок об учете физлиц-предпринимателей

Письмо от 8.04.2013 г. № 487/7/99-9918-17

"О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины по вопросам социальной защиты населения"

Отмечено, что согласно постановлению КМУ от 20.03.2013 г. № 169 "О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины по вопросам социальной защиты населения", которое вступило в силу 27.03.2013 г., **отменяется необходимость** получения гражданами в налоговых органах справок о том, что лицо не состоит на учете как физлицо-предприниматель, и об отсутствии данных о доходах этого лица. Кроме этого, расширяется информационный обмен между госорганами и предполагается использовать: сведения из Единого государственного реестра юрлиц и физлиц-предпринимателей — для подтверждения наличия (отсутствия) госрегистрации физлица-предпринимателя; сведения госреестра физлиц-налогоплательщиков — для подтверждения отсутствия данных о доходах лица.

ДЕПАРТАМЕНТ ТАМОЖЕННОГО ДЕЛА

Товары, ввозимые ОАО "Черкасский автобус"

Письмо от 22.04.2013 г. № 99-24/1-02/456

"Относительно перечня товаров, ввозимых ОАО "Черкасский автобус" в 2013 году"

Во исполнение требований п. 4 постановления КМУ от 26.10.2005 г. № 1031 "Об утверждении Порядка определения товаров, ввозимых на таможенную территорию Украины для использования в промышленном производстве моторных транспортных средств" (с изменениями и дополнениями) направлен для руководства в работе утвержденный "Перечень товаров, ввозимых АО "Черкасский автобус" в 2013 г. для использования в промышленном производстве моторных ТС, классифицированных согласно УКТ ВЭД по товарным позициям 8704, 8702".

Имеется в распоряжении редакции.

МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ

МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ

Временное неприменение спецмер

Сообщение от 20.04.2013 г.

"Об изменении решения Межведомственной комиссии по международной торговле от 28.04.2012 г. № СП-275/2012/4423-08 "О применении специальных мер относительно импорта в Украину легковых автомобилей независимо от страны происхождения и экспорта"

Вступает в силу со дня опубликования.

Установлено, что:

— временное неприменение специальных мер относительно импорта в Украину отдельных марок легковых автомобилей с гибридной силовой установкой **не окажет** негативного влияния на деятельность национального товаропроизводителя;

— национальные интересы Украины **требуют временного неприменения** специальных мер относительно импорта в Украину отдельных марок легковых автомобилей с гибридной силовой установкой;

— специальные меры **не применяются** в отношении импорта в Украину автомобилей легковых и прочих моторных ТС, предназначенных преимущественно для перевозки людей (категория М1 — ТС, имеющие не менее чем 4 колеса, используемые для перевозки пассажиров и имеющие не более 8 мест для сидения, кроме сидения водителя), с двигателем внутреннего сгорания с искровым зажиганием и кривошипно-шатунным

механизмом с рабочим объемом цилиндров двигателя более 1000 см^3, но не более 2200 см^3, новые, которые классифицируются согласно УКТ ВЭД по кодам 8703 22 10 00 и 8703 23 19 10, имеющие гибридную силовую установку (электродвигатель с приводом на колеса автомобиля), по 28.02.2014 г.

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

Совместно с Министерством доходов и сборов Украины

Регламент передачи сведений об объектах жилой недвижимости

Приказ от 12.04.2013 г. № 699/5/38

"Относительно предоставления Министерству доходов и сборов Украины сведений, необходимых для расчета налога на недвижимое имущество, отличное от земельного участка"

Вступил в силу 23.04.2013 г.

Утвержден регламент предоставления Миндоходов сведений, необходимых для расчета налога на недвижимое имущество, отличное от земельного участка.

Регламент **определяет порядок и процедуру** передачи Укргосреестром Миндоходов информации об объектах жилой недвижимости, которые находятся в собственности физлиц, в т.ч. нерезидентов, формы журналов учета переданных и полученных информационных файлов.

В документе указывается, что передача таких информационных файлов о недвижимом имуществе осуществляется в электронной форме на центральном уровне с использованием телекоммуникационных каналов связи общего пользования с применением криптографической защиты информации и с использованием электронной цифровой подписи.

Информационные файлы предоставляются Миндоходов **ежеквартально** в течение 15 рабочих дней после окончания налогового (отчетного) квартала — ведомости о правах собственности на объекты недвижимости, записи о госрегистрации которых внесены в Госреестр вещных прав на недвижимое имущество в течение отчетного квартала. Кроме того, техническая поддержка передачи информации о недвижимом имуществе осуществляется Миндоходов и госпредприятием "Информационный центр" Минюста.

МИНСОЦПОЛИТИКИ

Матпомощь и дотации отменяются

Приказ от 18.03.2013 г. № 123

"О признании некоторых приказов утратившими силу"

(Зарегистрирован в Минюсте 5.04.2013 г. под № 566/23098)

Вступает в силу со дня опубликования.

Признаны утратившими силу:

— приказ Министерства труда и социальной политики Украины от 20.11.2000 г. № 308 "Об утверждении Порядка предоставления материальной помощи в период профессиональной подготовки, переподготовки или повышения квалификации безработного", зарегистрированный в Минюсте 14.12.2000 г. под № 916/5137;

— приказ Министерства труда и социальной политики Украины от 10.01.2001 г. № 1 "Об утверждении Порядка предоставления работодателю дотации на создание дополнительных рабочих мест для трудоустройства безработных", зарегистрированный в Минюсте 26.01.2001 г. под № 75/5266 (с изменениями);

— приказ Министерства труда и социальной политики Украины от 25.02.2008 г. № 82 "Об утверждении Порядка и сроков предоставления дотации работодателю для обеспечения молодежи, получившей высшее или профессионально-техническое образование, первым рабочим местом", зарегистрированный в Минюсте 19.03.2008 г. под № 226/14917;

— приказ Министерства социальной политики Украины от 14.07.2011 г. № 279 "Об утверждении формы отчетности N 5-ПН "Отчет о принятых работниках" и инструкции по ее заполнению", зарегистрированный в Минюсте 3.08.2011 г. под № 946/19684.

ГТСУ

Деятельность АЦСК ГТСУ прекращена

Письмо от 19.04.2013 г. № 18/14-24-2857-ЕП

"О прекращении деятельности АЦСК Гостаможслужбы"

В связи реорганизацией ГТСУ и в соответствии со ст.14 Закона Украины от 22.05.2003 г. № 852-IV "Об электронной цифровой подписи" сообщено о прекращении деятельности аккредитованного центра сертификации ключей ГТСУ.

Конечной датой прекращения деятельности АЦСК ГТСУ определено **25.07.2013 г.**

К указанной дате всем должностным лицам таможенной службы Украины, имеющим электронную цифровую подпись, **необходимо**, в соответствии с приказом ГТСУ от 20.02.2012 г. № 116 "Об утверждении Порядка

организации и распространения электронной цифровой подписи в таможенной службе Украины", **направить** в Департамент таможенных информационных технологий и статистики **заявления на отмену усиленных сертификатов открытых ключей**, выданных АЦСК ГТСУ.

Дальнейшее **получение ключей** электронной цифровой подписи необходимо осуществлять в Центре сертификации ключей Информационно-справочного департамента Государственной налоговой службы.

ГНСУ

Отражение налоговых накладных в отчетности по НДС

Письмо от 11.03.2013 г. № 5788/7/15-3317-23
"Относительно отражения налоговых накладных в отчетности по НДС"

Разъяснено, что **отсутствие факта регистрации** плательщиком налога-продавцом товаров/услуг налоговых накладных в ЕРНН и/или нарушение порядка заполнения налоговой накладной **не дает права покупателю на включение сумм НДС в налоговый кредит и не освобождает продавца от обязанности включения суммы НДС**, указанной в налоговой накладной, **в сумму налоговых обязательств** за соответствующий отчетный период.

В случае отказа продавца товаров/услуг предоставить налоговую накладную при нарушении им порядка ее заполнения и/или порядка регистрации в ЕРНН, покупатель таких товаров/услуг **имеет право приложить** к налоговой декларации за отчетный налоговый период **заявление с жалобой** на такого поставщика, **являющееся основанием для включения сумм налога в состав налогового кредита**. К заявлению прилагаются копии товарных чеков или других расчетных документов, удостоверяющих факт уплаты налога в связи с приобретением таких товаров/услуг, или копии первичных документов, составленных в соответствии с ЗУ "О бухгалтерском учете и финансовой отчетности в Украине", подтверждающие факт получения таких товаров/услуг.

Отмечено, что сумма НДС, указанная в налоговой накладной, которая зарегистрирована в ЕРНН в месяце, следующем за месяцем ее выписки (но не позднее, чем в течение 15 календарных дней с момента ее выписки), отражается в составе налогового кредита налогоплательщика-покупателя товаров/услуг в отчетном периоде выписки такой налоговой накладной.

Поэтому в случае нарушения налогоплательщиком-продавцом товаров/услуг порядка регистрации налоговой накладной в ЕРНН налоговых накладных налогоплательщик-покупатель таких товаров/услуг имеет право приложить заявление с жалобой на поставщика к налоговой декларации за отчетный налоговый период, в котором составлена такая налоговая накладная.

Кроме того, разъяснено, что согласно п. 13 Порядка ведения ЕРНН, с целью получения информации, содержащейся в ЕРНН, покупатель составляет запрос с помощью специализированного программного обеспечения в электронном виде в утвержденном формате и направляет его средствами телекоммуникационной связи ГНСУ.

После поступления запроса ГНСУ осуществляет поиск указанной в запросе налоговой накладной и/или расчета корректировки и составляет выписку из ЕРНН, в которой приводятся сведения о налоговой накладной и расчете корректировки. Указанная выписка направляется покупателю **не позднее операционного дня**, следующего за днем поступления запроса. **На выписку накладывается электронная подпись ГНСУ**, которая после шифрования направляется на электронный адрес, указанный в запросе покупателя.

Участие физлица в совместной деятельности

Письмо от 19.03.2013 г. № 4256/6/18-3115
"О рассмотрении письма"

В ходе рассмотрения вопроса относительно регистрации простого товарищества в органах налоговой службы при заключении договоров о совместной деятельности при участии физлица отмечено:

— основные **положения о совместной деятельности установлены** ст. 1130—1143 гл. 77 Гражданского кодекса Украины. В частности, по договору о совместной деятельности стороны (участники) обязуются совместно действовать без создания юридического лица для достижения определенной цели, не противоречащей закону;

— совместная деятельность может осуществляться **на основе объединения вкладов** участников (простое товарищество) или без объединения вкладов участников;

— договор простого товарищества, как и все договоры о совместной деятельности, может быть **двух- или многосторонним**. Сторонами договора простого товарищества, целью которого является получение прибыли, могут быть **только субъекты предпринимательской деятельности — физ- и юрлица**. Необходимыми условиями договора простого товарищества является объединение вкладов участников и совместная деятельность с коммерческой или иной целью;

— согласно ст. 128 Хозяйственного кодекса Украины гражданин **признается субъектом хозяйствования** в случае осуществления им предпринимательской деятельности при условии государственной регистрации его как предпринимателя без статуса юридического лица. В случае осуществления предпринимательской де-

ятельности совместно с другими гражданами или юрлицами гражданин имеет права и обязанности соответственно основателя и/или участника хозобщества, члена кооператива и т.п., или права и обязанности, определенные заключенным при его участии договором о совместной деятельности без создания юридического лица;

— **налогообложение совместной деятельности** на территории Украины без создания юридического лица осуществляется в соответствии с п. 153.14 ст. 153 НКУ;

— согласно п. 64.6 ст. 64 НКУ п. 3.5 раздела III Порядка учета плательщиков налогов и сборов на учете в органах ГНСУ находятся соглашения о распределении продукции, договоры управления имуществом и договоры о совместной деятельности на территории Украины без создания юрлиц, на которые распространяются особенности налогового учета и налогообложения деятельности по таким договорам (соглашениям), установленные НКУ;

— **порядок ведения учета** результатов совместной деятельности на территории Украины без создания юридического лица, утвержденный приказом Минфина от 28.10.2011 г. № 1352, применяется к тем договорам о совместной деятельности, по которым хоздеятельность осуществляется на территории Украины, или целью которых является получение доходов, подлежащих налогообложению в соответствии с разделом III НКУ, и уполномоченным плательщиком в части ведения учета является плательщик налога на прибыль;

— **каждый участник** договоров о совместной деятельности, на которые не распространяются особенности налогового учета и налогообложения совместной деятельности, определенные п. 153.14 статьи 153 НКУ, **состоит на учете в органах ГНСУ и исполняет обязанности налогоплательщика самостоятельно**. Для целей налогообложения два лица или более, которые осуществляют совместную деятельность без образования юридического лица, считаются отдельным лицом в рамках такой деятельности.

Выставка — рекламное мероприятие

Письмо от 29.03.2013 г. № 1870/А/22-2314

Относительно разъяснения некоторых норм действующего законодательства уведомлено, что:

— согласно п. 86.7 ст. 86 НКУ **в случае несогласия плательщика** налогов или его законных представителей с выводами проверки или фактами и данными, изложенными в акте (справке) проверки, они имеют право подать свои возражения в орган ГНСУ по основному месту учета такого плательщика налогов **в течение 5 рабочих дней** со дня получения акта (справки). Такие возражения рассматриваются органом ГНСУ в течение 5 рабочих дней, следующих за днем их получения (днем завершения проверки, проведенной в связи с необходимостью выяснения обстоятельств, которые не были исследованы в ходе проверки и указаны в замечаниях), и плательщику налогов направляется ответ в порядке, определенном в ст. 58 НКУ для направления (вручения) налоговых уведомлений-решений;

— в соответствии с п. 44.7 ст. 44 НКУ плательщик налогов в течение 5 рабочих дней со дня получения акта проверки **имеет право** представить в контролирующий орган, назначивший проверку, документы, определенные в акте проверки как отсутствующие;

— учитывая законодательные определения понятий "реклама", "мероприятия рекламного характера" и "специальные выставочные мероприятия", приведенные в ст. 1 ЗУ № 270/96-ВР "О рекламе", **выставка является одним из рекламных мероприятий;**

— п. 85.2 ст. 85 НКУ определено, что плательщик налогов обязан представить должностным (служебным) лицам органов ГНСУ в полном объеме все документы, относящиеся или связанные с предметом проверки. Такая обязанность возникает у плательщика налогов после начала проверки. Т.о., на запрос работников органа ГНСУ, которые проводят соответствующую проверку, плательщик налога обязан после ее начала представить соответствующие документы, подтверждающие правильность декларирования показателей декларации и отчетов, в т.ч. калькуляцию себестоимости продукции, которая используется при ведении бухгалтерского и налогового учета и связана с начислением и уплатой налогов и сборов, исполнением иных требований законодательства, контроль за соблюдением которого возложен на органы ГНСУ.

Право выписки налоговых накладных

Письмо от 28.03.2013 г. № 3509/5/15-33-16

"Относительно оформления налоговых накладных госрегистраторами"

Сообщено, что в соответствии с Порядком составления и заполнения налоговой накладной главное предприятие **может делегировать** филиалу или структурному подразделению право выписки налоговых накладных.

Для этого плательщик налога каждому филиалу и структурному подразделению **присваивает отдельный числовой номер**, о чем в письменном виде сообщает в орган ГНСУ по месту его регистрации как плательщика НДС.

ПФУ

Снятие с учета ФЛП-упрощенцев

Письмо от 27.03.2013 г. № 3696/С-11

Указано, что с июля 2010 г. ЗУ № 2461-VI "О внесении изменений в законы "О Государственном бюджете на 2010 год" и "Об общеобязательном государственном пенсионном страховании" **введена обязательная уплата страховых взносов для физлиц-предпринимателей**, которые избрали упрощенную систему налогообложения, в размере не менее минимального страхового взноса, с учетом части фиксированного или единого налога, которая перечислена в ПФУ. Исключений или льгот по начислению и уплате страховых взносов для физлиц-предпринимателей, которые являются инвалидами, законодательством не предусмотрено.

Суммы страховых взносов, своевременно не уплаченные страхователями в сроки, установленные ст. 20 ЗУ "Об общеобязательном государственном пенсионном страховании", **считаются просроченной задолженностью** по уплате страховых взносов. Органы ПФУ направляют страхователям, имеющим недоимку, требование о ее уплате.

Указано, что снятие с учета физлиц в органах ПФУ осуществляется в соответствии с ЗУ "О государственной регистрации юридических лиц и физических лиц-предпринимателей" и Порядком взятия на учет и снятия с учета в органах ПФУ плательщиков единого взноса на общеобязательное государственное социальное страхование, на основании сведений из регистрационной карточки, предоставленных государственным регистратором.

Справка об отсутствии задолженности для снятия с учета предоставляется органом ПФУ физлицу-предпринимателю после проведения с ним окончательного расчета.

ФОНД СОЦИАЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ

Охране труда будут обучать согласно новому порядку

Постановление от 19.03.2013 г. № 2

"Об утверждении Порядка участия в проведении и финансировании Фондом социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний Украины обучения и повышения квалификации по вопросам охраны труда"

(Зарегистрировано в Минюсте 4.04.2013 г. под № 550/23082)

Вступило в силу 26.04.2013 г.

Утвержден Порядок, которым определяется механизм участия в проведении и финансировании Фондом социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний Украины (далее — ФСС) обучения и повышения квалификации соответствующих специалистов по вопросам охраны труда, которые работают на условиях трудового договора (контракта) у юрлиц и физлиц-предпринимателей, а также добровольно застрахованных от несчастного случая лиц, обеспечивающих себя работой самостоятельно.

Так, ФСС осуществляет финансирование обучения по вопросам охраны труда специалистов по заявкам страхователей и уполномоченных представителей застрахованных лиц (профсоюзов).

Обучение по вопросам охраны труда специалистов за средства ФСС проводится учебными заведениями, определенными исполнительной дирекцией ФСС или ее рабочими органами, в соответствии с требованиями законодательства, которые проводят обучение по вопросам охраны труда в порядке, установленном Типовым положением о порядке проведения обучения и проверки знаний по вопросам охраны труда.

Для проведения на средства ФСС обучения по вопросам охраны труда министерства, другие центральные органы исполнительной власти и другие органы государственной власти высшего уровня, Совет министров АРК, областные, Киевская и Севастопольская городские госадминистрации, объединения профсоюзов, которые имеют статус всеукраинских, обращаются в исполнительную дирекцию ФСС, а все остальные страхователи и уполномоченные — в его рабочий орган, и предоставляют документы, предусмотренные п. 2.4 р. II Порядка.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СЛУЖБА СТАТИСТИКИ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СТАТИСТИКИ В ТЕРНОПОЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Квартальная финотчетность в 2013 г.

Письмо от 1.04.2013 г. № 05/2-10/55

"О составлении и представлении квартальной финансовой отчетности в 2013 году"

Отмечено следующее.

— **финансовая отчетность** начиная с 1 кв. 2013 г. подается предприятиями и организациями в органы госстатистики только **на бланках нового образца**, которые приведены в П(С)БУ 1, утвержденном приказом Минфина от 7.02.2013 г. № 73;

— предприятия **могут не приводить статьи**, по которым отсутствует информация к раскрытию (кроме случаев, если такая информация была в предыдущем отчетном периоде), **а также добавлять статьи** с сохранением последовательности их названия и кода строки из перечня, приведенного в приложении 3 к П(С)БУ 1, в случае если такая информация является существенной и оценка статьи может быть достоверно определена;

— для промежуточной (**квартальной**) отчетности в 2013 г. действуют:

1. Форма № 1 "Баланс" (Отчет о финансовом состоянии);

2. Форма № 2 "Отчет о финансовых результатах" (Отчет о совокупном доходе).

В бланке формы № 1 предприятиям **обязательно** следует **сделать отметку "v"** в соответствующей ячейке о составлении:

— согласно П(С)БУ;

— по МСФО.

МСФО применяют:

— **обязательно** — публичные акционерные общества, банки, страховщики;

— **добровольно** — прочие субъекты хозяйствования (кроме бюджетных учреждений).

Согласно п. 1 р. IV П(С)БУ 1 **все субъекты малого предпринимательства**, которые обязаны представлять финансовую отчетность по международным стандартам (**обязательно — ПАО**), **должны составлять и подавать полный комплект финансовой отчетности, определенный новым П(С)БУ 1, а не П(С)БУ 25**.

Кроме того, в формах № 1 и № 1-м **обязательно** проставляется показатель "Средняя численность работников".

Все **показатели** форм № 1 и № 2 **приводятся в** тыс. грн. без десятичных знаков, а показатели форм № 1-м и № 2-м — в тыс. грн. с одним десятичным знаком.

Срок представления квартальной финансовой отчетности — **не позднее 25 числа** месяца, следующего за отчетным кварталом.

Регистрационные данные нормативно-правовых документов

Вступили в силу

23.04.2013 г.:

— О внесении изменений в Перечень обязательного судового навигационного оборудования и систем для торговых судов (за исключением рыболовецких судов) валовой вместимостью менее 150 единиц, осуществляющих любые рейсы, и других судов, которые не осуществляют международные рейсы (Приказ Мининфраструктуры от 18.03.2013 г. № 160);

— О представлении Министерству доходов и сборов Украины сведений, необходимых для расчета налога на недвижимое имущество, отличное от земельного участка (Приказ Минюста и Миндоходов и сборов от 12.04.2013 г. № 699/5/38);

— Об утверждении Порядка формирования и использования резерва средств Фонда общеобязательного государственного социального страхования на случай безработицы (Постановление КМУ от 15.04.2013 г. № 270).

24.04.2013 г.:

— О внесении изменений в Бюджетный кодекс Украины относительно определения некоторых доходов бюджета (Закон от 4.04.2013 г. № 163-VII);

— О внесении изменений в перечень субъектов внешнеэкономической деятельности, которым предоставляются полномочия на экспорт товаров военного назначения собственного производства и импорт товаров военного назначения для использования в собственном производстве (Постановление КМУ от 17.04.2013 г. № 289).

25.04.2013 г.:

— О внесении изменений в статью 6 Закона Украины "О Государственном бюджете Украины на 2013 год" (Закон от 4.04.2013 г. № 176-VII).

26.04.2013 г.:

— Об утверждении Порядка участия в проведении и финансировании Фондом социального страхования от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний Украины обучения и повышения квалификации по вопросам охраны труда (Постановление ФСС от 19.03.2013 г. № 2).

28.04.2013 г.:

— О внесении изменений в постановление Кабинета Министров Украины от 19 декабря 2012 г. № 1201 (Постановление КМУ от 13.03.2013 г. № 225);

— Об утверждении Порядка посещения Дома Правительства должностными и служебными лицами, гражданами Украины, иностранцами и лицами без гражданства (Постановление КМУ от 1.04.2013 г. № 212).

ПРОЕКТЫ

Трудовой кодекс Украины

ВР. Проект закона
"Трудовой кодекс Украины"

Зарегистрирован в ВР 22.04.2013 г. под № 2902.

Согласно проекту Трудовой кодекс Украины состоит из девяти книг, а также заключительных и переходных положений.

В пояснительной записке к проекту Трудового кодекса Украины разъясняется, что по сравнению с действующим трудовым законодательством в законопроекте:

1. Значительно четче, чем ранее, определена сфера действия трудового законодательства, в т.ч. пределы его распространения на отношения с участием иностранных работников и работодателей;

2. Включены положения, направленные на адаптацию трудового законодательства Украины к Европейской социальной хартии (пересмотренной), Всеобщей декларации прав человека, Международному пакту об экономических, социальных и культурных правах, конвенциям и рекомендациям Международной организации труда (ст. 4 — недопущение дискриминации в сфере труда, ст. 5 — запрет принудительного труда, ст. 21 — основные права работника, ст. 26 — основные права работодателя и т.д.);

3. С целью устранения нарушений интересов работников при ликвидации юридических лиц и создания на базе их имущества новых юридических лиц впервые установлены правила относительно правопреемства в трудовых отношениях;

4. Установлена обязанность работодателя уважать честь и достоинство работников. Выполнение этого требования обеспечивается обязанностью возместить моральный вред;

5. Впервые четко определено содержание трудовой функции работника и ее соотношение с перечнями работ, которые приводятся в квалификационных характеристиках;

6. Исключено дискриминационное ограничение права работников, работающих по срочному трудовому договору, на увольнение по собственной инициативе;

7. С целью предоставления работникам, которые вступили в срочные трудовые отношения, лучших условий для реализации права на труд, предусмотрена возможность заключения после окончания срока трудовых отношений трудового договора на следующий срок, если соответствующие работы прекращаются временно (в связи с их сезонным характером и т.п.);

8. Сформулировано положение о первоочередности выплаты заработной платы за счет средств, поступающих в кассу или на счет работодателя;

9. Впервые сформулированы общие правила о составе рабочего времени;

10. Ст. 16 предусмотрено, что акты трудового законодательства регулируют отношения со дня вступления их в силу и не имеют обратной силы, кроме случаев, когда они смягчают или отменяют материальную и дисциплинарную ответственность лица;

11. Ст. 18 установлена норма относительно применения актов законодательства одинаковой юридической силы, которыми регулируются трудовые отношения, в случае их несогласованности. В этом случае применяется акт, который является специальным для этих отношений. В случае неоднозначного трактования прав работника или работодателя, когда есть возможность принятия решения в пользу того или другого, решение принимается в пользу работника;

12. Ст. 17 предусмотрена аналогия права, согласно которой, если отношения не урегулированы актами по вопросам труда, они регулируются актами трудового законодательства, регулирующими сходные по содержанию трудовые отношения.

Реклама на ТС

ВР. Проект закона
"О внесении изменений в ст. 18 Закона Украины "О рекламе"

Предполагается дополнить ч. 4 ст. 18 ЗУ "О рекламе" положением, согласно которому размещение наружной рекламы на транспортных средствах общественного пользования разрешается только вдоль боковых бортов транспортных средств **без размещения рекламы на стеклянных (прозрачных) поверхностях.**

Определение таможенной стоимости товаров могут изменить

ВР. Проект закона
"О внесении изменений и дополнений в Таможенный Кодекс Украины (относительно предотвращения коррупционных действий при установлении таможенной стоимости товаров)"

Зарегистрирован в ВР 18.04.2013 г. под № 2874.

Предложено изменить подход к определению таможенной стоимости товаров. В частности, согласно проекту, среднестатистическая таможенная стоимость товаров — это продукт, произведенный Министерством дохо-

дов и сборов Украины на основе анализа цен на товары на мировых рынках, производителей товаров, известных торговых марок и брендов и на основе аналогичных, подобных товаров, включающий в себя расходы на транспортировку и иные затраты на условиях поставки DAP (Инкотермс 2010) таможенная граница Украины.

Предполагается, что для целей определения таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Украины, Миндоходов и сборов ежеквартально разрабатывает и формирует среднестатистическую таможенную стоимость товаров по каждой товарной подпозиции УКТ ВЭД по странам происхождения товаров на условиях поставки DAP таможенная граница Украины, ежеквартально публикует в средствах массовой информации и ЕАИС ГТСУ. Среднестатистическая таможенная стоимость на следующий квартал публикуется в средствах массовой информации и ЕАИС таможенной службы не позднее чем за 30 дней до окончания квартала.

Определение таможенной стоимости применяется в тех случаях, когда заявленная субъектом ВЭД таможенная стоимость товара меньше индикативной цены.

Компенсация инвестиций в стратегические объекты портовой инфраструктуры

КМУ. Проект постановления

"Об утверждении Порядка и условий заключения договоров, на основании которых осуществляется компенсация инвестиций, внесенных субъектами хозяйствования в стратегические объекты портовой инфраструктуры"

Предполагается утвердить Порядок и условия заключения договоров, на основании которых осуществляется компенсация инвестиций, внесенных субъектами хозяйствования в стратегические объекты портовой инфраструктуры.

В частности, предусматривается, что действие Порядка **распространяется на** компенсацию:

— инвестиций в гидротехнические сооружения портовой инфраструктуры, в т.ч. капитальный ремонт, модернизация, реконструкция и строительство которых осуществляются после вступления в силу этого Порядка;

— стоимость подводных гидротехнических сооружений (каналы, операционные акватории причалов и т.д.), которые были построены за счет частных инвестиций до вступления в силу Закона Украины "О морских портах" и внесены в реестр гидротехнических сооружений в установленном законодательством порядке, которые передаются в госсобственность.

Порядок согласования отвода земли и водного пространства для торгового мореплавания

КМУ. Проект постановления

"Об утверждении Порядка согласования отвода земли и водного пространства для торгового мореплавания, а также для строительства или выполнения каких-либо работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей"

Предполагается утвердить Порядок согласования отвода земли и водного пространства для торгового мореплавания, а также для строительства или выполнения каких-либо работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей.

В частности, приводятся:

— формы заявлений на получение заключения на отвод земли и/или водного пространства для торгового мореплавания, на получение заключения на строительство и/или выполнение работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей, на земле/участке водного пространства;

— перечень документов, представляемых заявителем в Укрморречинспекцию для получения заключения на отвод земли и/или водного пространства для торгового мореплавания;

— перечень документов, представляемых заявителем в Укрморречинспекцию для получения заключения на осуществление строительства и/или выполнение каких-либо работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей;

— перечень документов, представляемых заявителем в Мининфраструктуры для получения согласования на отвод земли и/или водного пространства для торгового мореплавания;

— перечень документов, представляемых заявителем в Мининфраструктуры для получения согласования на осуществление строительства и/или выполнение каких-либо работ в зоне действия навигационного оборудования и морских путей.

Порядок оформления проездных и перевозочных документов на ж/д транспорте

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Порядка оформления расчетных и отчетных документов при осуществлении продажи проездных и перевозочных документов на железнодорожном транспорте"

Предусмотрено установление правовой базы для продажи проездных и перевозочных документов с использованием бланков установленного образца и создания предпосылок для введения новой прогрессивной технологии по продаже электронных проездных/перевозочных документов через электронные каналы обслуживания с использованием специализированного регистратора расчетных операций.

Изменения в Правила техэксплуатации портовых гидротехнических сооружений

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Изменений в Правила технической эксплуатации портовых гидротехнических сооружений"

Предлагается внести изменения относительно утверждения эталонов паспорта гидротехнических сооружений, судоподъемных сооружений, судоходных каналов, портовой акватории, технического паспорта причала и основных принципов определения параметров при составлении технического паспорта причала.

Принятие акта направлено на совершенствование нормативно-правового регулирования вопросов эффективной и безопасной эксплуатации гидротехнических сооружений.

Управление безопасностью движения на автотранспорте общего пользования

Мининфраструктуры. Проект приказа

"Об утверждении Положения о Системе управления безопасностью движения на автомобильном транспорте общего пользования"

Предполагается утвердить Положение о Системе управления безопасностью движения на автомобильном транспорте общего пользования, которое определяет порядок организации работ по предупреждению ДТП, задачи и функции управления, органов, объектов и субъектов управления, устанавливает формы контроля за выполнением работ.

Действие Положения будет распространяется на Мининфраструктуры, Укртрансинспекцию, автомобильных перевозчиков.

Комплексное управление безопасностью на транспорте будет осуществлять Мининфраструктуры. Управление безопасностью движения на автомобильных ТС автомобильного перевозчика будет осуществлять работодатель, а в случае, когда автомобильный перевозчик — юрлицо — его руководитель.

Автоперевозчики должны будут ввести свою Систему управления безопасностью движения — обязательно создать комиссию (службу) безопасности дорожного движения или назначить должностных лиц. Например, как определено ЗУ "Об автомобильном транспорте", перевозчики, имеющие до 50 водителей, должны иметь одного специалиста по безопасности дорожного движения (возможно по совместительству), от 51 до 250 водителей — одного штатного специалиста, от 251 до 500 — двух специалистов, от 501 до 1000 — трех специалистов, более 1000 — 4 специалистов. У автоперевозчиков, у которых более 500 водителей, создается комиссия безопасности дорожного движения.

Основная задача ответственных за безопасность — решение конкретных вопросов по безопасности движения и разработка мер по предотвращению ДТП и нарушений ПДД, уменьшение выбросов в окружающую среду, снижение шума и вибрации при эксплуатации автотранспорта. В перечне обязанностей автоперевозчика — подготовка, переподготовка, аттестация и повышение квалификации водителей ТС. Например, для предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов водители должны повышать квалификацию раз в 5 лет. Также водители должны постоянно проходить медицинский контроль, инструктаж (вводный, первичный, предрейсовый, периодический, внеплановый), знакомиться с паспортом маршрута, схемой маршрута и расписанием движения, соблюдать режим труда и отдыха и т.д. — все это должен контролировать автоперевозчик-работодатель. Для водителей, которые в течение 12 и более месяцев до принятия на работу были водителями или принимаются на работу водителями впервые, автоперевозчик должен организовать стажировку продолжительностью не менее 30 часов, а для направленных на работу на новые марки и модели автомобилей — не менее 8 часов.

Водитель автотранспорта общего пользования беспрекословно должен соблюдать ПДД, правила предоставления услуг пассажирского автотранспорта, правила перевозки опасных грузов, правила перевозки грузов и технической эксплуатации ТС. В случае возникновения ДТП водитель обязан немедленно сообщить об этом работодателю. Автоперевозчик, в свою очередь, не позднее 1 часа после наступления ДТП информирует соответствующий территориальный орган Укртрансинспекции. Автоперевозчики с целью оценки состояния аварийности, анализа причин ДТП и принятия мер по их устранению должны будут вести учет всех ДТП с участием своих ТС, независимо от места совершения происшествия, его последствий и вины водителя. Также для предупреждения чрезвычайных событий вводятся Дни безопасности. Автоперевозчики будут проводить их не реже одного раза в месяц; Укртрансинспекция — одного раза в квартал; Мининфраструктуры — дважды в год.

КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

Прусенко Е.Д. назначен председателем Государственного агентства автомобильных дорог Украины.

Указ Президента Украины от 23.04.2013 г. № 227/2013

Справка. *Прусенко Евгений Дмитриевич родился 3.11.1956 г. (г. Горловка, Донецкая обл.). Образование высшее — Горловский филиал Донецкого политехнического института (1978 г.), специальность "Автомобильные дороги", кандидат технических наук, профессор. Награжден медалью "За труд и доблесть" (2004 г.).*

Трудовая деятельность:

1978 г. — мастер дорожного участка СУ "Запорожьеспецстрой".

1978—1980 гг. — служба в Советской армии.

1980—1982 гг. — ассистент кафедры строительства и эксплуатации дорог Горловского филиала Донецкого политехнического института.

1982—1985 гг. — аспирант Харьковского автомобильно-дорожного института (ХАДИ).

1985—1987 гг. — младший научный сотрудник, старший научный сотрудник ХАДИ.

1987—1992 гг. — заведующий отраслевой научно-исследовательской лабораторией при ХАДИ.

1992—1997 гг. — доцент кафедры строительства и эксплуатации автомобильных дорог ХАДИ (с 1993 г. — ХНАДУ).

1997—2001 гг. — заведующий кафедрой строительства и эксплуатации автодорог ХНАДУ.

2001—2005 гг. — начальник управления научно-технической политики Госслужбы автодорог Украины, г. Киев.

2005—2006 гг. — директор департамента технического развития дорожного сектора корпорации "Золотые ворота", г. Киев.

2006—2008 гг. — заместитель председателя Госслужбы автодорог Украины, г. Киев.

2008—2010 гг. — директор ООО "Дорожный научно-технический центр", г. Киев.

2010 г. — заместитель председателя "Укравтодора".

2012 г. — советник председателя Госагентства автодорог Украины.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

В Украине могут реформировать еще одно министерство

Министр экономического развития и торговли Украины Игорь Прасолов инициировал масштабный проект по модернизации министерства. "Цель реформирования — превращение министерства в мощный центр формирования и реализации экономической политики… Мы хотим построить эффективное министерство, выбрав наиболее оптимальный вариант управления экономикой именно в Украине", — сказал И. Прасолов. "Нам нужно очень быстро определиться и принимать решения в максимально сжатые сроки с тем, чтобы уже после майских праздников приступить к работе", — подчеркнул министр.

23.04.2013 г. министр встретился с представителями компаний ERNST & YOUNG и Pricewaterhouse Coopers ("PwC Украина") для обсуждения перспектив сотрудничества в рамках открытия проекта по модернизации министерства.

При этом И. Прасолов акцентировал внимание на том, что "у нас есть собственные наработки, а у вас — большой опыт работы и понимание украинского рынка. Проанализировав нашу деятельность и применив передовой мировой опыт, мы хотим построить эффективное министерство, выбрав наиболее оптимальный вариант управления экономикой именно в Украине".

В свою очередь представитель ERNST & YOUNG Артем Козловский сказал: "Мы готовы полностью вас поддерживать, потому что для нас это не только интересная задача сделать консультационный проект, мы знаем, что вы делаете, и хотим, чтобы у вас все получилось, чтобы бизнесу — и украинскому, и мировому — комфортно работалось в Украине".

Примечание. *В рамках работы над проектом по модернизации министерства в январе 2013 г. была разработана концепция реформирования Минэкономразвития, где определены цели, направления и этапы реформирования, а в феврале—марте проведен первый этап*

отбора международных консалтинговых компаний. При их отборе учитывались опыт работы компаний, в том числе и на украинском рынке, подходы к работе над проектом, степень детализации проекта. В рамках второго этапа отбора министром было предложено ERNST & YOUNG и Pricewaterhouse Coopers ("PwC Украина") подготовить предложения относительно этапов, ориентировочного графика работ и организационного обеспечения реализации проекта по модернизации Минэкономразвития.

В КМУ создали совет по реализации лучших европейских практик

Новым проектом займется Министерство регионального развития. В Украине будет создан постоянный Координационный совет, который будет заниматься имплементацией лучших европейских практик в Украине. Об этом в эфире телеканала *Интер* сообщил вице-премьер-министр Александр Вилкул. "Я от имени правительства подписал соглашение с ассоциацией о создании постоянного Координационного совета, которым будет заниматься Министерство регионального развития. Данный совет займется имплементацией лучших европейских практик в Украине. А именно дебюрократизацией, инвестиционным климатом, образованием, культурой и наукой", — заявил А. Вилкул. По его словам, Евросоюз "слышит Украину". В качестве примера вице-премьер привел голосование большинством Европарламента за упрощение визового режима с Украиной.

В Украине начала работу делегация ЕБРР для обсуждения антикоррупционных инициатив

"В Украину прибыла наша миссия, чтобы обсудить некоторые идеи антикоррупционных инициатив. Мы рассмотрим эти идеи на протяжении двух месяцев. Надеюсь, к лету сможем достичь договоренности с украинским правительством и бизнесом", — сообщил президент ЕБРР Суму Чакрабарти. При этом он подчеркнул, что публичность в сфере антикоррупционных мер не является для банка привычным явлением. "Как правило, мы обсуждаем такие вещи в частном порядке. Но мы уже годами говорим об этом с украинским правительством, и ситуация достигла такого уровня, когда наши акционеры, совет директоров ЕБРР решили, что я должен пойти и донести эту мысль Президенту Украины и обсудить этот вопрос с представителями бизнеса", — сообщил С. Чакрабарти. Также он обратил внимание, что вопрос борьбы с коррупцией обсуждается не только со стороны ЕБРР. "Это ведь не то, что какая-то международная организация пришла и сказала, что есть такая проблема. Это люди в Украине говорят, что проблема действительно существует. Но двигаться вперед мы можем только вместе — украинское правительство, бизнес-сообщество, Всемирный банк, ЕБРР и МВФ. Мы взяли лидерскую роль на себя", — отметил глава ЕБРР.

К ТЕМЕ:

Планируется доработать практики минимизации коррупционных рисков в таможне и налоговой

"Министерство сегодня активно работает над разработкой комплексной системы защиты прав бизнеса и инвесторов, которая бы позволила свести на нет любое административное давление, коррупционные риски и защитить права бизнеса и инвесторов", — отметил министр Министерства доходов и сборов Александр Клименко.

Миндоходов и сборов в тесном сотрудничестве со специалистами ЕБРР планирует совершенствовать практики минимизации коррупционных рисков в таможенных и налоговых органах.

По словам А. Клименко, внедренная в налоговой службе система внутреннего аудита коррупционных проявлений по итогам 2012 г. позволила предупредить в 10 раз больше коррупционных правонарушений, чем в предыдущем году. Ее особенность заключается в том, что главный акцент делается на профилактической работе и анализе коррупционных рисков в разрезе каждого региона и даже отдельной инспекции, а не только на реагировании на конкретные проявления служебных правонарушений. После образования Министерства доходов и сборов соответствующие практики применяются и для сотрудников таможенных подразделений.

"В случае выявленных фактов правонарушений со стороны сотрудников министерства мы занимаем безапелляционную позицию. Например, в рамках проведения антикоррупционной спецоперации "Госграница-2013" сотрудниками Миндоходов была обнаружена схема фиктивных транзитных перемещений, которая реализовывалась при непосредственном участии руководящего и личного состава Луганской таможни. После завершения служебного расследования по всем сотрудникам, причастным к этой схеме, будут приняты соответствующие кадровые решения и предусмотренные законодательством санкции. Руководитель Луганской таможни уже уволен с занимаемой должности", — сообщил министр.

Кроме того, сотрудниками Миндоходов обнаружено, что в течение марта через зону деятельности Черновицкой областной таможни в режиме "транзит" в Украину въехали 14 ТС с высоколиквидными товарами (одежда, обувь), которые в дальнейшем якобы поехали в Российскую Федерацию через таможенный пост Красная Таловка Луганской таможни. Указанные перемещения имели нетипичный маршрут, а отдельные ТС слишком быстро (на следующий день) возвращались на таможенную территорию Украины из РФ. В сотрудничестве с российскими коллегами было установлено, что 7 ТС въехали на территорию России пустыми, а другие вообще не въезжали. По подсчетам специалистов Миндоходов, в случае успеха этой "аферы" бюджету мог быть нанесен ущерб на сумму свыше 3 млн грн.

Министр сообщил, что спецоперация "Госграница-2013" продлена до конца года.

ОТРАСЛЕВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Мининфраструктуры разработан проект Госпрограммы развития внутреннего водного транспорта до 2021 г.

Мининфраструктуры завершена работа над проектом Государственной программы развития внутреннего водного транспорта до 2021 г. В настоящее время документ прошел внутреннее согласование в министерстве и разослан на согласование в заинтересованные центральные и местные органы исполнительной власти.

Справка. *Госпрограмма развития внутреннего водного транспорта была разработана ведомством в развитие Транспортной стратегии Украины на период до 2020 г. и призвана на государственном уровне определить четкий план действий на среднесрочную перспективу, комплекс мер, которые позволят максимально полно раскрыть конкурентные преимущества, потенциал этого вида транспорта, создать условия для надлежащего развития грузовых и пассажирских перевозок рекой, а затем увеличить их объемы. Поскольку речной транспорт по сравнению с другими видами транспорта всегда был экономически выгодным и целесообразным с экологической точки зрения.*

В основу разработанного проекта Госпрограммы заложен комплексный подход, в частности: документ предусматривает работу над созданием качественной законодательной базы в этой отрасли и совершенствование модели управления речным транспортом, а также касается вопросов безопасности судоходства, обновления и модернизации технического, пассажирского и грузового флота, содержания в надлежащем состоянии и развития речной инфраструктуры, совершенствования системы регулирования тарифов на услуги внутреннего водного транспорта, проведения эффективной социальной политики и повышения социальных стандартов работников отрасли, а также интеграции отечественного внутреннего водного транспорта в европейскую транспортную систему и т.д.

Относительно законодательного регулирования, то в настоящее время в Украине отсутствует единый специальный законодательный акт, который бы максимально полно охватывал отношения в сфере внутреннего водного транспорта. Программой предусмотрена разработка и принятие соответствующего документа — Закона Украины "О внутреннем водном транспорте". Кроме того, запланирована работа над подготовкой и внесением соответствующих изменений в действующее законодательство для упрощения процедур таможенного контроля и таможенного оформления транзитных грузов, перемещаемых через речные порты, а также введения режима внутреннего транссшипмента. Будет готовиться и соответствующая нормативная база, необходимая для совершенствования модели управления внутренними водными путями, и т.д.

Для формирования конкурентного потенциала на внутреннем и внешнем рынках транспортных услуг в Госпрограмме обозначено выполнение таких мероприятий, как формирование системы маркетинга услуг внутреннего водного транспорта, развитие сети логистических комплексов и др.

Определены и меры, направленные на обеспечение надлежащего развития конкуренции непосредственно на самом рынке внутреннего водного транспорта.

Для повышения уровня безопасности перевозок пассажиров и грузов в Программе заложены следующие мероприятия: восстановление технического состояния (модернизация) объектов дорожной воднотранспортной инфраструктуры (обновление технического и специального флота, проведение капремонта техфлота и объектов береговой инфраструктуры, обновление навигационных знаков водных путей и т.д.), совершенствование системы экологической безопасности путем внедрения в речных портах и на терминалах систем сбора отходов с судов, а также совершенствование нормативно-правовой базы по перевозке опасных грузов внутренним водным транспортом и др.

Целый комплекс мер направлен и на проведение эффективной социальной политики и повышение уровня соцзащиты работников отрасли внутреннего водного транспорта: это и обеспечение охраны здоровья и улучшения условий труда работников, профилактика профзаболеваний, улучшение качества профподготовки специалистов отрасли, обеспечение сохранения и развития кадрового потенциала отрасли, совершенствование системы соцгарантий для работников внутреннего водного транспорта и др.

Кроме того, важной задачей, очерченной Программой, является интеграция отечественного внутреннего водного транспорта в европейскую транспортную систему: следовательно документом предусмотрена и работа над приведением стандартов внутреннего водного транспорта в соответствие с требованиями Европейского Союза.

Среди основных ожидаемых результатов от выполнения Программы — удовлетворение потребностей национальной экономики и населения в услугах речного транспорта, повышение качества речных перевозок и одновременно уменьшение их себестоимости. Так, выполнение Программы в т.ч. нацелено на создание предпосылок для образования новых субъектов хозяйствования различных форм собственности, осуществление грузовых и пассажирских перевозок, а следовательно конкуренция на рынке украинских речных перевозок должна вырасти — это в свою очередь будет стимулировать перевозчиков к повышению качества предоставляемых ими услуг.

Реализация Программы также позволит повысить инвестиционную привлекательность отрасли и

создать предпосылки для модернизации речной инфраструктуры, обновления флота. Прогнозируется и повышение уровня провозной способности внутреннего водного транспорта путем увеличения навигационного периода, создания условий для круглосуточного движения судов и т.д.

Мининфраструктуры Украины оценивает необходимый объем инвестиций в инфраструктуру речного транспорта до 2021 г. в 958,16 млн грн. Согласно проекту госпрограммы развития внутреннего водного транспорта на 2014—2021 гг., подготовленному ведомством, 725,96 млн грн. будут выделены из госбюджета.

Программу предполагается реализовать в 2 этапа. На 1 этапе (2014—2015 гг.) предусматривается: совершенствование нормативно-правовой базы, необходимой для реформирования отрасли; реформирование организационно-правовой и экономической модели управления внутренним водным транспортом; передача функций по управлению объектами инфраструктуры внутреннего водного транспорта государственной формы собственности местным органам исполнительной власти. В ходе 2 этапа (2016—2021 гг.) МИУ намерено усовершенствовать систему содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, а также пересмотреть тарифную политику с тем, чтобы обеспечить свободное ценообразование в конкурентных секторах рынка транспортных услуг, сообщает *ЦТС.*

Планируется также разработать механизм финансовой поддержки пассажирских перевозок, повысить конкурентоспособность внутреннего водного транспорта путем обновления транспортного флота, ожидается развитие сети логистических комплексов, складских и распределительных терминалов.

Среди положительных ожидаемых результатов — повышение уровня безопасности перевозок, эксплуатационной надежности судоходных гидротехнических сооружений (шлюзов) и др.

Кроме того, как отмечено в самом документе, кроме увеличения объемов перевозок и относительного снижения их себестоимости, повышения производительности труда и сокращения сроков доставки и переработки грузов, не менее важным результатом выполнения Программы также является полная доступность объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта для лиц с поражением органов зрения, слуха, опорно-двигательного аппарата и других маломобильных групп населения.

ITF поддерживает начатые в Украине реформы транспортной отрасли и готова содействовать их реализации

Поддержание и усиление имиджа Украины как государства, обеспечивающего мировой рынок труда высокопрофессиональными морскими кадрами, создание на национальном уровне условий для последующего признания украинских моряков как высококвалифицированных профессионалов, соцзащита на уровне международных стандартов украинцев, работающих на судах под иностранными флагами, а также реформирование портовой отрасли — вопросы встречи специалистов Мининфраструктуры под председательством министра инфраструктуры Владимира Козака с представителями Международной федерации транспортников и транспортных профсоюзов (ITF) во главе с Исполнительным генеральным секретарем Стивеном Коттоном, проходившей 25.04.2013 г. В мероприятии также приняли участие председатель профсоюза железнодорожников и транспортных строителей Украины Вадим Ткачев, председатель Профсоюза работников морского транспорта Украины Михаил Киреев, члены других украинских Профсоюзных организаций.

Как отметил В. Козак, говоря о продолжении работы над приведением действующего законодательства к международным требованиям и стандартам: "Я считаю, что мы должны совместно и с профсоюзом и с помощью ITF создать определенную дорожную карту для определения дальнейших шагов и этапов внедрения в Украине лучших международных практик и стандартов".

Исполнительный генеральный секретарь С. Коттон также отметил, что ITF совместно с профсоюзными организациями готовы оказать необходимую поддержку и помощь в этих направлениях. С. Коттон также подчеркнул, что благодаря проведению реформы портовая отрасль должна получить значительную финансовую поддержку в виде частных инвестиций для обеспечения развития. "Украина сейчас в поиске эффективных инвесторов, которые будут приходить и, соответственно, вкладывать средства в развитие отрасли. ITF поддерживает проходящие в Украине изменения. Модернизация портов позволит увеличить количество качественных рабочих мест, а это и является нашим главным приоритетом", — отметил С. Коттон. Он подчеркнул, что модель "профсоюз—работодатель—власть" является наиболее эффективной европейской моделью развития социального диалога, и ITF готова поддерживать Украину в развитии трехстороннего диалога.

Примечание. *Для обеспечения максимально полной информированности работников госпредприятий морского транспорта по процессам, происходящим в отрасли, при Мининфраструктуры вскоре заработает телефон горячей линии. Кроме того, обратиться со своими предложениями и замечаниями, задать свой вопрос портовики смогут и на страницах в сети Интернет, которые будут специально созданы для этих целей. Также будут установлены соответствующие ящики и на самих предприятиях, куда работники смогут бросать свои письма с вопросами, которые после обобщения на месте будут направляться для обработки в Мининфраструктуры.*

Заканчивается очередной этап работы по имплементации в национальную систему морского образования, подготовки и дипломирования моряков международных конвенционных требований

Вопросам соблюдения и имплементации на национальном уровне международных требований, касающихся образования подготовки и дипломирования моряков, и было посвящено совещание специалистов Мининфраструктуры, Укрморречинспекции, Инспекции по вопросам подготовки и дипломирования моряков и независимых экспертов, которое состоялась 25.04.2013 г. В частности, в рамках мероприятия речь

шла об учете предложений о соответствии системы морского образования, подготовки и дипломирования моряков Украины требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (Конвенция ПДНВ) и внедрению в Украине Манильских поправок к Конвенции ПДНВ. Предложения были предоставлены Европейским агентством по безопасности на море (EMSA) в 2010 г. во время независимой проверки.

По словам представителей Инспекции по подготовке и дипломированию моряков, EMSA уже полностью приняла все предыдущие отчеты о проведенной Украиной работе. Но еще необходимо завершить процедуру госсогласования базового документа: приказа Мининфраструктуры "Об утверждении Положения о порядке присвоения званий лицам командного состава морских судов". Соответствующий проект документа уже подготовлен Мининфраструктуры и вынесен на публичное обсуждение.

Анализ "Сводного плана дальнейших мероприятий по имплементации в национальную систему подготовки и дипломирования моряков требований Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., с поправками, на период 2012—2013 гг." показал, что большинство мер по внедрению Манильских поправок уже выполнено. Для дальнейшей скоординированной работы необходимо скорейшее приведение нормативных актов Минздравоохранения Украины и Минобразования и науки в соответствие с Манильскими поправками к Конвенции ПДНВ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Вопрос реформирования железнодорожного транспорта находится под контролем Президента Украины и КМУ

В ходе XXVIII заседания Конференции Генеральных директоров ОСЖД Генеральный директор "Укрзалізниці" Сергей Болоболин отметил, что, учитывая положение дел в железнодорожной отрасли Украины — большой износ подвижного состава, наличие перекрестного субсидирования и другие факторы, необходимым является реформирование железнодорожного транспорта Украины. В связи со значением железнодорожного транспорта для развития национальной экономики (ж/д в Украине перевозится около 90% грузов и почти 50% пассажиров) вопросы реформирования находятся под контролем Президента Украины Виктора Януковича и КМУ.

В настоящее время ожидается принятие постановления КМУ "О создании публичного акционерного общества "Украинская железная дорога", 100% акций которого будет принадлежать государству.

"Укрзалізниця" — акционерное общество, сто процентов акций которого принадлежат государству. Поэтому приватизации предприятия не будет. Этот вопрос на повестке дня не стоял и стоять не будет", — заявил гендиректор, сообщает *Укринформ*.

В то же время процесс приватизации коснется непрофильных активов компании, отметил С. Болоболин.

Справка. *22.03.2012 г. вступил в силу Закон "Об особенностях образования публичного акционерного общества железнодорожного транспорта общего пользования", предполагающий создание на базе "Укрзалізниці" публичного акционерного общества (ПАО), в котором государству будут принадлежать 100% уставного фонда.*

Формирование ПАО будет происходить путем образования вертикально-интегрированных компаний (ВИНК) в соответствии с видами деятельности, осуществляемыми "Укрзалізницею". В структуре будущего общества будут выделены ВИНК, которые специализируются на грузовых перевозках, пассажирских перевозках во внутреннем и международном сообщении, пассажирских перевозках в пригородном и региональном сообщении. Также будут созданы отдельные ВИНК по предоставлению вспомогательных услуг: содержанию и эксплуатации инфраструктуры, строительству и ремонту ее объектов, ремонту подвижного состава, проведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, содержанию социальной сферы и другие.

При этом закон запрещает отчуждение в какой бы то ни было форме акций будущего ПАО. В соответствии с ним также не подлежат отчуждению магистральные железнодорожные линии общего пользования и размещенные на них технологические сооружения, передаточные устройства, используемые для обеспечения перевозок, объекты и имущество, предназначенные для выполнения аварийно-восстановительных работ.

Средства на компенсацию перевозки льготников по ж/д не покрывают реальную стоимость перевозки

Часть областей Украины уже в 1 квартале 2013 г. полностью исчерпали годовой лимит заложенных в местные бюджеты компенсаций на перевозку льготников ж/д транспортом.

Так, в бюджете Луганской обл. заложена компенсация 993,2 тыс. грн. в год, тогда как за 3 мес. т.г. области уже предоставлено услуг по перевозке льготников на 1,4 млн грн., которые она должна компенсировать.

В бюджете Винницкой обл. на год заложена сумма 5,7 тыс. грн. для компенсаций Одесской ж/д, в то время как в 1 квартале получено услуг на 397,4 тыс. грн.; в бюджете Тернопольской обл. на год заложено 1,9 млн грн. в год, в то время как в 1 квартале получено услуг на 1,8 млн грн.

В бюджете Киева до сих пор не предусмотрена компенсация за льготные перевозки на 2013 г., тогда как только в 1 квартале железной дорогой уже предоставлено услуг по льготникам на 8,4 млн грн.

В целом в 1 кв. 2013 г. железными дорогами Украины предоставлено обл. и райгосадминистрациям услуг по перевозке льготников на сумму 84,3 млн грн., хотя на весь нынешний год для компенсаций за льготные перевозки в местных бюджетах заложено 150,4 млн грн., т.е. уже во 2 полугодии возникнет дисбаланс между затратами железнодорожного перевозчика по предоставлению льгот и финансовой способностью областей рассчитаться за эти полученные услуги.

В частности, в 1 кв. 2013 г. "Укрзалізниці" компенсировано от обл. и райгосадминистраций лишь 35,800 млн, что составляет 42,5% от сумм предоставленных услуг.

В 2012 г. области получили услуг по перевозке льготников на 367,7 млн грн., а компенсировали исходя из заложенных в местных бюджетах субвенций лишь 175 млн (т.е. диспропорция в 2,1 раза). В 2011 г. расходы железных дорог на льготные перевозки в 2,5 раза превысили полученные от областей компенсации, в 2010 г. — в 2,7 раза, в 2009 г. — в 2,6 раза.

Справка. *Согласно действующему законодательству Украины железной дорогой предоставляются льготы 26 категориям населения. Например, студенты дневной формы обучения платят половину стоимости проездного документа, дети от 6 до 14 лет имеют скидку в 25% и т.д. Кроме того, железнодорожники ежегодно за свой счет бесплатно перевозят детей-инвалидов, детей, оставшихся без попечения родителей или родители которых погибли при исполнении служебных обязанностей, детей погибших шахтеров и железнодорожников.*

К ТЕМЕ:

Объемы перевозки льготников на отдельных железных дорогах Украины

В течение первых 3 месяцев 2013 г. ПЖД перевезла в пригородном сообщении 1,389 млн пассажиров льготных категорий — на 179, 1 тыс. человек больше, чем в 1 квартале 2012 г. (1,21 млн чел.). В т.ч. в марте перевезено 508,5 тыс. чел. против 504 тыс. за аналогичный период прошлого года.

Одновременно увеличились суммы компенсационных возмещений. В частности, в марте 2013 г. предприятие получило от местных органов исполнительной власти за льготные перевозки в пригородном сообщении 3,081 млн грн. (против 2,46 млн грн. за аналогичный период прошлого года). За 1 квартал 2013 г. получено компенсаций 6,951 млн грн. (против 1,035 млн грн.), в то же время это составляет лишь 57,1% от сумм предоставленных услуг, сообщает пресс-служба ПЖД.

В течение января—марта 2013 г. ЛЖД в прямом и местном сообщении перевезла 1,843 млн пассажиров, что на 4,2% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

За указанный период ЛЖД обработала 418 заказов на перевозку организованных групп в целом на 12315 мест. Также в течение 1 квартала 2013 г. специализированными вагонами перевезено 44 пассажира с ограниченными физическими возможностями. Преимущественно вагоны курсировали по направлениям Львов—Симферополь, Ковель—Симфереполь и Луцк—Симферополь.

В 1 квартале 2013 г. пассажирскими поездами формирования ДЖД было перевезено 2,067 млн чел., в т.ч. 246,145 тыс. пассажиров льготных категорий населения.

В целом за отчетный период ДЖД предоставлено услуг по перевозке по льготным тарифам отдельных категорий граждан на сумму 6,153 млн грн., в то время как компенсации получено лишь 832,3 тыс. грн., что составляет 13,5% от суммы предоставленных услуг, сообщает пресс-служба магистрали.

Logist'FEST

яркая встреча ярких профессионалов!

7 июня 2013 г., Киев, загородный комплекс «Казацкий стан»

Спикеры:

Олег КАРМАЗИНСКИЙ, руководитель департамента логистики, «ЮГ-КОНТРАКТ»

Александр ТАРАНИШИН, заместитель генерального директора ЧАО «Чумак»

Александр СОКОЛЕНКО, старший консультант, менеджер проектов Apple Consulting

Ксения ВАЛИЕВА, директор департамента управления цепями поставок, UPECO (Украина)

Виктор БАРАНОВСКИЙ, эксперт направления «Логистика», «АСТОР-Украина»

Евгений КРИВЧЕНКО, директор департамента управления цепями поставок, UPECO (Россия)

Елена ПАВЛОВА, ведущий специалист СНГ по оптимизации затратных частей бизнеса

Денис ДУБИНА, руководитель департамента управления цепями поставок, торговая сеть «ЭЛЬДОРАДО»

Евгений ПАВЛОВ, заместитель генерального директора по логистике «Фудмаркет» (торговая сеть «Велика кишеня»)

Сергей РОМАНЮК, экс-директор по развитию логистики ТД «Перекресток», сети магазинов «Пятерочка», «Карусель»

Марианна ЛУЦИВ, HR-директор дистрибуционной компании ТД «Элит»

Антон ДОВГАНИН, ведущий специалист логистического оператора Key Logistics группы компаний «Фармпланета»

Сергей ЗВИРЯКА, руководитель отдела логистики фармацевтического направления ООО «СУМАТРА ЛТД» («КОСМО»)

Владислав КУРАЕВ, директор по логистике ООО «Крымская Водочная Компания»

Зарегистрируйтесь до 27 мая 2013 г. и получите **скидку 10%**

Подписчикам журнала «Дистрибуция и логистика» – дополнительная **скидка 30%**

- Два потока актуальной информации
- Более 250 участников
- Лучшие практики + интерактивные обсуждения

Полная программа на сайте **www.logfest.info**

Телефоны: (044) 257-85-65, (067) 709-29-58

Организатор: Дистрибуция и логистика

Стратегический партнер: Курьер

Партнер: Raben — your partner in logistics

При поддержке: zammler

Пятизвездочный партнер: Коктебель

Генеральный телевизионный партнер: Перший діловий телеканал

Информационная поддержка: Pharma, FOOD Technologies & Equipment, Транспорт, AllRetail.ua, RetailStudio, PRORetail.info, ВУС, KOMPASS Connects business to business

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ

Ограничения движения

Киевская обл.

Дорожники проводят капремонт автодороги М-07 Киев—Ковель—Ягодин на участке км 30+600—км 64+243 в Киевской области. Из-за дорожных работ временно ограничено движение транспорта: км 35+250—км 35+850 — закрыта левая полоса, движение осуществляется по правой; км 37+950—км 38+790 — закрыта правая полоса, движение осуществляется по левой; км 53 +150—км 53+420 — закрыта левая полоса, движение осуществляется по правой.

Движение автомобильного транспорта на указанных участках осуществляется в реверсивном режиме и регулируется светофорами.

Черниговская обл.

29.04.2013 г. на Черниговщине из-за поднятия уровня воды в р. Десна повторно произошел перелив воды на автомобильной дороге Р-65 КПП "Николаевка"—Семеновка—Новгород-Северский—Глухов—КПП "Катериновка", км 79 +100. Затруднено транспортное сообщение между с. Путивск (Новгород-Северского района) и с. Пирогово (Шосткинского р-на). Движение легковых ТС ограничивается, грузовиков — не прекращается.

Из-за поднятия уровня воды в р. Днепр возникли переливные участки на дорогах С251635 Радуль—Новоселки (км 0+700—км 4 +000), О251603 Репки—Задериевка—Радуль (км 34+670—км 34+978), С251614 Задериевка—Каменка—Сусловка (км 0+900—3+900) С251637 Любеч—Кукары (км 2+600 км 5+200) в Репкинском р-не. Установлены ограничительные вехи и дорожные знаки. Объезд на этих маршрутах отсутствует. Сообщение осуществляется с помощью лодок.

В связи с поднятием уровня воды в р. Десна в Сосницком районе Черниговской области 23.04.2013 г. подтоплено земляное полотно автодороги Т-25-21 Сосница—Шаповаловка—М-02, км 7+900—км 8+200. Место перелива ограждено сигнальными вехами. На маршруте установлены соответствующие дорожные знаки. Движение легковых транспортных средств ограничивается, грузовых — не прекращается. Объезд рекомендуется через пгт. Короп. Протяженность маршрута объезда — 69 км.

В Черниговском районе перелив воды произошел на дороге С252131 Пустынки—Мнев (км 2+350—км 2+400), в Коропском районе — на грунтовой дороге С-250826 Карп—Лысая Гора. Объезда нет. Сообщение осуществляется с помощью лодок.

Возобновлено движение транспорта

Возобновлено движение транспорта по дорогам местного значения О-180608 Переброды—Будымля и С-030903 Шлапань—Сваловичи.

С 22.04.2013 г. переливных участков на автодороге О-180608 Переброды—Будымля на Ривненщине нет — проезд к с. Будымля обеспечен. Возобновлено движение легковых ТС по дороге С-030903 Шлапань—Сваловичи (км 4+700—км 4+800 и км 7+500—км 7+600) на Волыни.

На Сумщине движение транспорта по дороге С-190813 Будилка—Зеленый Гай осуществляется без ограничений

Годовая квота разрешений Чехии (двусторонние) и Турции (пустые) почти полностью использована

Госинспекция Украины по безопасности на наземном транспорте сообщает, что на 25.04.2013 г. годовая квота разрешений Чехии (двусторонние) и Турции (пустые) почти полностью использована.

Разрешенная скорость по дорогам Европы

АВСТРИЯ

В Австрии разрешено ездить со скоростью 50 км/ч в населенных пунктах, 100 км/ч — за пределами города. По автобанам запрещается ездить медленнее, чем 60 км/ч. Минимально разрешенная скорость на автомагистралях — 130 км/ч.

Штраф за превышение скорости до 20 км/ч выше допустимой составляет EUR50. За превышение скорости на 50 км/ч и более дорожная полиция Австрии оштрафует до EUR2180.

БЕЛЬГИЯ

По дорогам Бельгии разрешено ездить со скоростью 50 км/ч в населенном пункте. Вне города предельный уровень скорости — 90 км/ч. По автобанам разрешается разогнаться до 120 км/ч, при том что минимально разрешенная скорость составляет 70 км/ч.

За езду со скоростью до 10 км/ч выше допустимой штраф составляет EUR50. Свыше 10 км/ч — EUR50 плюс EUR10 за каждый дополнительный километр в населенном пункте или EUR5 за пределами города. Например, если в городе превысить допустимую скорость на 17 км/ч, то штраф составит EUR120. Езда со скоростью свыше 20 км/ч в городе и свыше 30 км/ч за его пределами предполагает лишение водительского удостоверения.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

По дорогам Соединенного Королевства разрешено ездить с минимальной скоростью 48 км/ч. Это единственная европейская страна, в пределах населенных пунктов которой необходимо ездить со скоро-

стью меньше 50 км/ч. Вне населенного пункта разрешено ездить со скоростью 96 км/ч, на автобане — 112 км/ч.

Превышение скорости на 20 км/ч влечет штраф в сумме EUR75. За превышение скорости уже более чем на 50 км/ч штраф составит EUR2900.

ГЕРМАНИЯ

Германия — одна из немногих стран, где отсутствует ограничение скорости. Но это разрешено не везде, а на 10—20-километровых участках на автобанах. В пределах города запрещено ездить быстрее, чем 50 км/ч, вне населенного пункта — 100 км/ч. На немецком автобане рекомендуется придерживаться скорости в пределах 60—130 км/ч. В жилых зонах некоторых городов передвигаться можно со скоростью до 30 км/ч.

Судя по размерам штрафов, связанных со скоростным режимом, Германия — самая лояльная страна. В случае превышения скорости на 10 км/ч штраф составляет всего EUR10—15, если превысить на 20 км/ч, сумма вырастет до EUR30—35. За превышение скорости более 70 км/ч штраф составит от EUR600 до EUR680.

ГОЛЛАНДИЯ

По голландским дорогам запрещено ездить быстрее 130 км/ч. В населенных пунктах действует ограничение 50 км/ч. Вне города автомобилист имеет право передвигаться со скоростью до 80 км/ч. По автомобильной дороге — 100 км/ч. По автомагистралям страны можно передвигаться со скоростью 130 км/ч. При этом минимально разрешенная скорость по автобанам — 60 км/ч.

За превышение скорости в Голландии штраф составит EUR400. Владелец авто не может быть оштрафован в случае превышения скорости до 3 км/ч. Эта цифра считается допустимой погрешностью. Данное правило не распространяется на автобаны, где за езду со скоростью 131 км/ч штраф составит EUR11—19. С каждым дополнительным километром сумма штрафа растет. Так, при превышении скорости на 36—40 км/ч на автомагистрали штраф составит от EUR351 до EUR390. При превышении скорости свыше 50 км/ч следует автоматическое лишение водительских прав.

ИСПАНИЯ

Стандартное ограничение скорости автомобилей в обычном испанском городе — 50 км/ч. За чертой населенного пункта разрешено ездить со скоростью 90 км/ч. На автомобильной дороге и автомагистрали действует ограничение 100 км/ч и 120 км/ч соответственно. Минимальная разрешенная скорость на автобане — 60 км/ч.

Испания, наверное, единственная страна в Европе, где можно получить скидку на штраф. В случае если штраф будет оплачен непосредственно на месте, то дается 50% скидка. Штрафы за превышение скорости варьируются от EUR100 до EUR600. Штраф за превышение скорости до 20 км/ч составляет EUR100, до 50 км/ч — EUR300 за пределами города, EUR500 — в населенном пункте. Максимальный штраф за езду свыше 70 км/ч — EUR600.

ПОЛЬША

В Польше в пределах населенного пункта запрещено ездить со скоростью более 50 км/ч, а во дворах жилых домов — 20 км/ч. За пределами населенных пунктов скорость можно развить до 90 км/ч, 100—120 км/ч — по скоростным дорогам с двусторонним движением, 140 км/ч — по автобанам. Минимально разрешенная скорость по автомагистралям — 40 км/ч. На мостах введено ограничение до 60 км/ч, а сразу после моста — 40 км/ч.

Превышение скорости до 10 км/ч на польских дорогах наказывается штрафом до 50 злотых (EUR12). Превышение скорости на 50 км/ч и более обойдется водителю в 400—500 злотых (EUR100—120).

ПОРТУГАЛИЯ

Максимально допустимая скорость в Португалии — 50 км/ч (в населенном пункте), 90 км/ч (вне населенного пункта), 100 км/ч (по автомобильной дороге). По автобанам разрешено ездить со скоростью в пределах 50—120 км/ч. В стране действует запрет на скоростную езду для молодых водителей, чей водительский стаж не превышает одного года. Их скорость на дороге не должна превышать 90 км/ч.

В Португалии штрафы за превышение скорости очень высокие — до EUR2500. Превышение скорости до 20 км/ч наказывается штрафом в сумме EUR60—300. За превышение свыше 80 км/ч штраф составит EUR1500—2500.

ФРАНЦИЯ

Во Франции максимально возможное ограничение скорости составляет 130 км/ч по автобанам. В городах ограничение скорости — 50 км/ч. Вне населенного пункта допустимая скорость — 90 км/ч, по автомобильным дорогам — 110 км/ч.

Превышение скорости в пределах 20 км/ч грозит штрафом от EUR68 до EUR135. Если дело дойдет до суда, то сумма штрафа увеличивается в разы (до EUR450 и EUR750 соответственно). Превышение скорости на 50 км/час будет наказано штрафом EUR1500.

ШВЕЙЦАРИЯ

В Швейцарии скорость в населенном пункте составляет 50 км/ч, вне населенного пункта — 80 км/ч; по автомобильной дороге — 100 км/ч; по автобану — 120 км/ч. На скоростных автомагистралях действует минимальное ограничение скорости — 80 км/ч.

В стране с 2013 г. действует самое строгое наказание за превышение скорости. Швейцарские власти установили дифференцированный уровень штрафов в зависимости от превышенной скорости и месячного заработка нарушителя. Превышение скорости на 5 км/ч обойдется в 40 швейцарских франков (EUR33), на 20 км/ч — 450 швейцарских франков (EUR369). Штраф за нарушение скоростного режима от 25 км/ч равняется 10-кратному размеру заработной платы за 1 день (daily income). За превышение скорости на 70 км/ч и выше автовладельцу грозит тюремное заключение на срок от 1 года до 4 лет.

По материалам UBR.UA

АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ

***

Из международного аэропорта "Казань" возобновляются регулярные рейсы в Киев и Симферополь. Пассажирские перевозки начнут действовать в рамках летнего расписания.

Рейс по маршруту **Казань—Симферополь—Казань** будет выполняться с 17.06.2013 г. дважды в неделю: по понедельникам и пятницам.

Рейсы **Казань—Киев—Казань** начнут выполняться с 19.06.2013 г. по средам и воскресеньям. Приобрести авиабилеты можно на сайте авиакомпании, а также в любой авиакассе, сообщает *aviaport.ru.*

***

22.04.2013 г. **АК "МАУ"** открыла прямые регулярные рейсы **Киев ("Борисполь")—Стамбул (аэропорт им. Ататюрка)**. Полеты будут выполняться ежедневно, кроме периода с 6.07 по 4.08.2013 г. (в этот период рейсы будут выполняться 5 раз в неделю, кроме субботы и воскресенья). Цена билета в обе стороны с учетом всех сборов составляет от 2664 грн., сообщает *wing.com.ua.*

***

АК "Днипроавиа" начинает выполнение собственных рейсов в Москву ("Домодедово"). В частности:

— **с 22.04.2013 г.** вводятся рейсы **из Днепропетровска**:

- z6 501 Днепропетровск—Москва (время вылета 7:00);

- z6 502 Москва—Днепропетровск (время вылета 10:50, с 1.06.2013 г. — 16:40);

— **с 1.06.2013 г.** будут введены рейсы во **Львов**:

- z6 721 Львов—Москва (время вылета 12:40);

- z6 722 Москва—Львов (время вылета 10:50);

— **с 14.06.2013 г.** будут введены рейсы в **Севастополь** ("Бельбек"):

- z6 821 Севастополь—Москва (время вылета 11:10);

- z6 822 Москва—Севастополь (время вылета 15:25).

***

19.04.2013 г. **АК "Россия"** в рамках летнего расписания приступила к полетам **из С.-Петербурга в Одессу.**

В период с 19.04 по 1.06.2013 г. на линии будет выполняться 4 рейса в неделю. Начиная с июня, города будут соединены ежедневными перелетами, сообщает *wing.com.ua*.

***

АК "Трансаэро" открывает прямые рейсы в Киев из С.-Петербурга, Екатеринбурга, Уфы и Перми. Новые рейсы выполняются по следующему расписанию (время местное):

— С.-Петербург—Киев—С.-Петербург (рейсы UN401/402):

- по средам вылет из аэропорта "Пулково" в 13:20, прибытие в Киев в 14:30. Вылет из Киева в 17:25, прибытие в "Пулково" в 20:30;

- по субботам вылет из "Пулково" в 12:40, прибытие в Киев в 13:50. Вылет из Киева в 16:35, прибытие в "Пулково" в 19:40;

— Екатеринбург—Киев—Екатеринбург:

- вылет из Екатеринбурга (рейс UN290) по понедельникам и пятницам в 5:45, прибытие в Киев в 6:15. Вылет из Киева (рейс UN289) по четвергам и воскресеньям в 22:30, прибытие в Екатеринбург в 4:50 следующего дня;

— Уфа—Киев—Уфа:

- вылет из Уфы (рейс UN288) по четвергам и воскресеньям в 5:45, прибытие в Киев в 6:00. Вылет из Киева (рейс UN287) по средам и субботам в 22:20, прибытие в Уфу в 4:15 следующего дня;

— Пермь—Киев—Пермь:

- вылет из Перми (рейс UN286) по средам и субботам в 5:50, прибытие в Киев в 6:10. Вылет из Киева (рейс UN285) по вторникам и пятницам в 22:05, прибытие в Пермь в 4:15 следующего дня.

Рейсы выполняются на Boeing 737, имеющих салоны бизнес- и эконом-классов, сообщает *aviaru.net*.

***

27.04.2013 г. авиакомпания **Airzena-Georgian Airways** открыла регулярный прямой рейс по маршруту **Одесса—Батуми**. Полеты будут осуществляться еженедельно — 1 раз в неделю, по субботам. С 8.05.2013 г. планируется добавить второй рейс по данному направлению, который будет осуществляться также еженедельно, по средам.

Рейсы будут выполняться в течение всего летнего сезона, сообщает *blackseanews.*

***

23.04.2013 г. авиакомпания **Wizz Air** запустила рейсы **Кутаиси—Донецк**.

***

С 24.05.2013 г. авиакомпания **UTair** намерена запустить ежедневные рейсы **из Москвы в Одессу**. Вылет из Москвы (аэропорт "Внуково") в 11:45, прибытие в Одессу в 12:45. Обратное отправление в 14:25, прилет — в 17:25. На линии будет использоваться Boeing 737. Маршрут обслуживают также "Аэрофлот", "Сибирь" (S7 Airlines) и "Трансаэро", сообщает *Travel.ru.*

***

Российская **АК "ЮТэйр"** (UTair Aviation) отменила с 13.05.2013 г. регулярный рейс **Николаев—Москва.**

Этот рейс был единственным регулярным авиарейсом в аэропорту "Николаев".

Аэропорт ведет переговоры о возобновлении этого рейса.

В настоящее время в аэропорту также остались нерегулярные, грузовые и чартерные рейсы, сообщает *УНИАН*.

Авиабилеты Киев—Женева от "МАУ" по Promo тарифу

АК "МАУ" предлагает своим пассажирам авиабилеты на рейс Киев—Женева—Киев по Promo тарифу.

Данный тариф составляет $170 в обе стороны без учета аэропортовых и других сборов. Общая стоимость авиабилета по Promo тарифу с учетом всех зборов составит около 2951 грн.

Путешествовать можно с 14.05 по 30.11.2013 г., купить авиабилет — до 12.05.2013 г. (в т.ч. на сайте *aviabiletkiev.com.ua*).

Справка. *"МАУ выполняет прямые авиарейсы Киев—Женева по понедельникам, вторникам, четвергам и пятницам; вылет из Киева в 10:25. Обратный рейс из Женевы в 13:40.*

Estonian Air будет брать плату за регистрацию на стойке авиакомпании

С 1.08.2013 г. авиакомпания Estonian Air будет брать с пассажиров эконом-класса плату в размере EUR10 за регистрацию на посадку непосредственно в аэропорту за стойкой регистрации.

Регистрация на рейс через Интернет, SMS или при помощи специального аппарата в аэропорту по-прежнему будет бесплатной. Также предприятие проинформировало, что с 1.05.2013 г. стоимость билета для детей в возрасте от 2 до 11 лет будет лишь на 25% ниже базовой цены взрослого пассажирского билета.

Стоимость билета для детей до 2 лет останется на уровне 10% от тарифа взрослого пассажира, сообщает *Балтийский курс*.

Brussels Airlines запретила перевозить на борту собак и кошек с плоской мордой

Авиакомпания Brussels Airlines запретила перевозить на борту собак и кошек с плоской мордой. Решение было принято по просьбе ветеринаров. Ветеренары обеспокоенны тем, что из-за затрудненного дыхания у указанных животных очень высокий риск перегрева (когда их берут на борт в дорожной сумке).

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD

ASIA BLACK SEA EXPRESS SERVICE

Судно	XIN LIAN YUN GANG	GENOA BRIDGE	YM CYPRESS	XIN QIN HUANG DAO	XIN CHANG SHU	WAN HAI 602
ZIM VOY	113	85	100	129	137	33
PARTNER'S VOY	013W	0085W	0100W	0129W	0137W	033W
Суэцкий канал	21.03 21.03	04.04 04.04	11.04 11.04	18.04 18.04	25.04 25.04	02.05 02.05
Пирей	23.03 24.03	06.04 07.04	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05
Амбарлы—IST	25.03 27.03	08.04 10.04	15.04 17.04	22.04 24.04	29.04 01.05	06.05 08.05
Констанца	28.03 29.03	11.04 12.04	18.04 19.04	25.04 26.04	02.05 03.05	09.05 10.05
Ильичевск	30.03 01.04	13.04 15.04	20.04 22.04	27.04 29.04	04.05 06.05	11.05 13.05
Суэцкий канал	05.04 06.04	19.04 20.04	26.04 27.04	03.05 04.05	10.05 11.05	17.05 18.05
Порт Келанг	18.04 19.04	02.05 03.05	09.05 10.05	16.05 17.05	23.05 24.05	30.05 31.05
Шанхай (SH)	25.04 26.04	09.05 10.05	16.05 17.05	23.05 24.05	30.05 31.05	06.06 07.06

East Med Express Service

СУДНО	ZIM YOKOHAMA	ZIM XIAMEN	ZIM INDIA	ZIM DALIAN	ZIM ISTANBUL	ZIM VANCOUVER
ZIM VOY	14	32	24	21	18	7
Суэцкий канал	31.03 31.03	07.04 07.04	14.04 14.04	21.04 21.04	28.04 28.04	05.05 05.05
Хайфа	01.04 02.04	08.04 09.04	15.04 16.04	22.04 23.04	29.04 30.04	06.05 07.05
Амбарлы (IST)	04.04 05.04	11.04 12.04	18.04 19.04	25.04 26.04	02.05 03.05	09.05 10.05
Одесса	06.04 07.04	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05	11.05 12.05
Новороссийск	08.04 12.04	15.04 19.04	22.04 26.04	29.04 03.05	06.05 10.05	13.05 17.05
Амбарлы (IST)	13.04 14.04	20.04 21.04	27.04 28.04	04.05 05.05	11.05 12.05	18.05 19.05
Хайфа	16.04 18.04	23.04 25.04	30.04 02.05	07.05 09.05	14.05 16.05	21.05 23.05
Суэцкий канал	19.04 19.04	26.04 26.04	03.05 03.05	10.05 10.05	17.05 17.05	24.05 24.05
Коломбо	01.05 02.05	08.05 09.05	15.05 16.05	22.05 23.05	29.05 30.05	05.06 06.06
Порт Келанг	06.05 07.05	13.05 14.05	20.05 21.05	27.05 28.05	03.06 04.06	10.06 11.06
Шенцен-Дак	12.05 13.05	19.05 20.05	26.05 27.05	02.06 03.06	09.06 10.06	16.06 17.06
Пусан	17.05 18.05	24.05 25.05	31.05 01.06	07.06 08.06	14.06 15.06	21.06 22.06

СУДНО	ANGUILA	ZIM JAMAICA	ZIM ALABAMA	ZIM GENOVA	ZIM LIVORNO	ZIM KINGSTON
ZIM VOY	1	63	13	27	31	121
Коломбо		23.03 24.03	30.03 31.03	10.04 11.04	17.04 18.04	24.04 25.04
Порт Келанг		28.03 28.03	04.04 04.04	15.04 16.04	22.04 23.04	29.04 30.04
Шенцен-Дак		01.04 02.04	08.04 09.04	21.04 22.04	28.04 29.04	05.05 06.05
Пусан		12.04 13.04	19.04 20.04	26.04 27.04	03.05 04.05	10.05 11.05

г. Одесса, бул. Приморский, 14. Тел.: +38 (048) 7294535; E-mail: malofeeva.julia@ua.zim.com, galaevskiy.valery@ua.zim.com

Mediterranean Shipping Company

Ukraine—Istanbul Feeder Service

Vessel	Voy	Gioia Tauro (A)		Piraeus (A)		Odessa (R)		Ilyichevsk (R)		Gemlik (R)		Gioia Tauro (R)
		ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA	ETD	ETA
ESTEBROKER	316	14/04 07:00	15/04 07:00	16/04 21:00	17/04 21:00	21/04 01:00	22/04 01:00	22/04 03:00	23/04 06:00	24/04 16:00	25/04 15:00	28/04 07:00
E.R.HAMBURG	317	21/04 07:00	22/04 07:00	23/04 21:00	24/04 21:00	27/04 07:00	28/04 13:00	28/04 15:00	30/04 00:00	01/05 15:00	02/05 15:00	05/05 07:00

MSC Ukraine Ltd., Odessa, 65014, Lidersovskiy blvd 5, off. 234-237 Phone: + 38048 7847272/ Fax: +38048 7847274

Pacific International Lines (PTE) LTD

Sino Black Sea Service (SBS)

VESSEL	WK	Voy	SHANGHAI	NINGBO	SHEKOU	SINGAPORE	PORT KELANG (West Port)	SUEZ
Berthing Window			THU 1200	FRI 2000	MON 0800	FRI 1300	SAT 1900	FRI 0100
Departure Window			FRI 1000	SAT 1200	TUE 0200	SAT 0300	SUN 0700	FRI 1800
WAN HAI 602 (WHL)	15	033 W	Чт:11-апр	Пт:12-апр	Пн:15-апр	Пт:19-апр	Сб:20-апр	Пт:03-май
XIN DA LIAN (CSCL)	15	TBN	Чт:18-апр	Пт:19-апр	Пн:22-апр	Пт:26-апр	Сб:27-апр	Пт:10-май
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	16	015 W	Чт:25-апр	Пт:26-апр	Пн:29-апр	Пт:03-май	Сб:04-май	Пт:17-май
XIN NING BO (CSCL)	17	TBN	Чт:02-май	Пт:03-май	Пн:06-май	Пт:10-май	Сб:11-май	Пт:24-май
GENOA BRIDGE (KLK)	18	0087 W	Чт:09-май	Пт:10-май	Пн:13-май	Пт:17-май	Сб:18-май	Пт:31-май

VESSEL	WK	Voy	PIRAEUS	ISTANBUL	CONSTANTZA	ILICHEVSK	SUEZ	PORT KELANG (West Port)	SHANGHAI
Berthing Window			SUN 0400	MON 2000	THU 0800	SAT 2100	FRI 1900	THU 1500	THU 1200
Departure Window			SUN 1900	WED 1200	SAT 0000	MON 1500	SAT 1800	FRI 0500	FRI 1000
GENOA BRIDGE (KLK)	11	0086 E	Вс:07-апр	Пн:08-апр	Чт:11-апр	Сб:13-апр	Пт:19-апр	Чт:02-май	Чт:09-май
YM CYPRESS (YML)	12	0101 E	Вс:14-апр	Пн:15-апр	Чт:18-апр	Сб:20-апр	Пт:26-апр	Чт:09-май	Чт:16-май
XIN QIN HUANG DAO (CSCL)	13	0130 E	Вс:21-апр	Пн:22-апр	Чт:25-апр	Сб:27-апр	Пт:03-май	Чт:16-май	Чт:23-май
XIN CHANG SHU (CSCL)	14		Вс:28-апр	Пн:29-апр	Чт:02-май	Сб:04-май	Пт:10-май	Чт:23-май	Чт:30-май
WAN HAI 602 (WHL)	15	034 E	Вс:05-май	Пн:06-май	Чт:09-май	Сб:11-май	Пт:17-май	Чт:30-май	Чт:06-июн
XIN DA LIAN (CSCL)	15		Вс:12-май	Пн:13-май	Чт:16-май	Сб:18-май	Пт:24-май	Чт:06-июн	Чт:13-июн
XIN LIAN YUN GANG (PIL)	16	016 E	Вс:19-май	Пн:20-май	Чт:23-май	Сб:25-май	Пт:31-май	Чт:13-июн	Чт:20-июн
XIN NING BO (CSCL)	17		Вс:26-май	Пн:27-май	Чт:30-май	Сб:01-июн	Пт:07-июн	Чт:20-июн	Чт:27-июн
GENOA BRIDGE (KLK)	18	0088 E	Вс:02-июн	Пн:03-июн	Чт:06-июн	Сб:08-июн	Пт:14-июн	Чт:27-июн	Чт:04-июл

PIL Ukraine LTD Sales manager Dasha Galayevskaya tel: +380 (482) 335205 fax: +380 (482) 347683 mob: +38095 442 9000 E-mail: galayevskaya@ods.pilship.com

Консультации для транспортно-экспедиторских организаций по работе в Единой информационной системе портового сообщества

14.05.2013 г.—16.05.2013 г. центром услуг ООО "ППЛ 33-35" планируется проведение консультаций для транспортно-экспедиторских организаций по работе в Единой информационной системе портового сообщества (ЕИСПС).

Консультации будут проводиться ежедневно с 09:00 и с 11:00 по адресу: г. Одесса, ул. Большая Арнаутская, 15 (аудитория АО "ПЛАСКЕ", каб. № 169).

Участие в мероприятии бесплатное.

Подать заявку на участие в консультациях Вы можете по телефону:

(048)737-70-80 в рабочие дни с 08:30 до 17:30. В заявке просим сообщить:

1. Название организации;

2. Ф.И.О. и должность сотрудника, участвующего в консультации;

3. Планируемую дату участия в консультации.

В связи с ограниченным количеством мест в аудитории предварительная регистрация для участия обязательна.

Российская компания возрождает Крымско-Кавказскую круизную линию

Компания Black & Baltic Seas cruise company (B&BS) открывает в июне 2013 г. круиз "Шесть курортных столиц Черного моря" между портами Одессы, Севастополя, Феодосии, Ялты, Анапы и Сочи, сообщает пресс-служба Министерства курортов и туризма Крыма.

Компания-организатор намерена в течение летнего сезона 2013 г. совершить 14 судозаходов в каждый из шести городов и перевезти около 4 тыс. туристов.

Круизы будут проходить на судне "Адриана", зафрахтованном у компании Adriana Shipping.

Швейцарский контейнерный перевозчик вводит компенсационную надбавку на сервисе

Mediterranean Shipping Company (MSC) введет временную надбавку (EIS) за перевозку большого количества пустых контейнеров на все грузы, перевозимые из Турции в Израиль и Египет, сообщает пресс-служба швейцарского перевозчика.

Компенсационная надбавка вступает в силу с 1.05.2013 г. и составит $100 за 20-футовый эквивалент (TEU) груза.

COSCON повышает ставки на перевозку всех сухих грузов

Судоходная компания COSCON объявила о введении с 21.05.2013 г. общей повышенной ставки (GRI) на все сухие грузы, перевозимые на тихоокеанских сервисах в восточном направлении, с Дальнего Востока и Индийского субконтинента в США и Канаду, говорится в пресс-релизе контейнерного перевозчика.

Новая повышенная ставка составит для всех грузов, перевозимых водным транспортом до Западного побережья США и в местные порты Ванкувер и Принц Руперт, и интермодальных грузов, проходящих через эти порты, к пунктам назначения в штатах Калифорния, Орегон и Вашингтон:

— $320 за 20-футовый эквивалент контейнерного груза (TEU, 20’ CTR);

— $400 за 40-футовый эквивалент (FEU, 40’ CTR);

— $450 за 40’ High Cube CTR (повышенной вместимости);

— $506 за 45’ CTR.

Для всех типов интермодальных перевозок через порты на западном побережье США и Канады в пункты назначения, расположенные вне штатов Калифорния, Орегон и Вашингтон, и всех грузов, перевозимых водным путем к восточному побережью США и в порты Мексиканского залива, а также для всех интермодальных грузов, следующих через эти порты:

— $480 за 20' CTR;
— $600 за 40' CTR;
— $675 за 40' High Cube CTR;
— $760 за 45' CTR.

К Дальнему Востоку и Индийскому субконтиненту отнесены: Бангладеш, Бруней, Бирма, Камбоджа, Китай Гонконг, Макао (Китай), материковый Китай, Тайвань (Китай), Индия, Индонезия, Япония, Корея, Малайзия, Пакистан, Филиппины, Сингапур, Шри-Ланка, Таиланд и Вьетнам.

Hapag-Lloyd прекращает судозаходы в Сингапур и Лаем Чабанг

Контейнеровоз Northern Jamboree, работающий на тихоокеанском сервисе PNX (Pacific Northwest Express) компании Hapag-Lloyd, не будет заходить в порты Сингапур и Лаем Чабанг, сообщает пресс-служба компании. Перевалка грузов, следующих в эти два порта, будет осуществляться через порт Гаосюн. По заверению перевозчика, это никак не скажется на сроках доставки грузов.

Finnlines запускает новые сервисы

Летом—осенью т.г. Finnlines открывает сразу несколько новых сервисов на Балтике и в Северном море, в том числе на Петербург. Как сообщили *SeaNews* в компании, с июля т.г. начнет работать сервис между портами России, Финляндии, Великобритании, Испании и Франции.

Ротация нового сервиса: Котка—Раума—Гулль—Эль-Ферроль—Сантандер—Гавр/Сантандер—Гавр—Гулль—Хельсинки—Петербург. Сервис будет еженедельным, за исключением порта Эль-Ферроль — туда судозаходы будут делаться раз в две недели.

Кроме того, с июля т.г. Finnlines запускает еженедельный сервис между Раумой и Гдыней, а осенью — между Уусикапунки (Финляндия) и Травемюнде (раз в две недели).

Evergreen запускает новый еженедельный сервис между Центральным Китаем и западным побережьем США

Evergreen Line, начиная с мая 2013 г., запускает новый еженедельный сервис, который соединит центральный Китай и западное побережье США, сообщает пресс-служба компании. Нововведения связаны с ожидаемым ростом спроса на контейнерные перевозки на транс-тихоокеанских маршрутах. Компания также планирует усилить свой сервис, заключив соглашения с партнерами об обмене слотами.

Ротация портов:

на сервисе Evergreen CPS2: Нингбо, Шанхай, Лос-Анджелес, Окленд, Нинбо. На сервисе HTW: Тайбэй, Сямэнь, Гонконг, Янтьян, Лос-Анджелес, Окленд, Тайбэй;

на сервисе COSCO-CEN: Далянь, Ксинганг, Циндао, Лонг-Бич, Окленд, Далянь;

на сервисах Hanjin Shipping:

CAX: Шанхай, Кванганг, Пусан, Лонг-Бич, Окленд, Сиэтл, Токио, Осака, Пусан, Шанхай;

PSX: Гаосюн, Янтьян, Секо, Шанхай, Пусан, Лонг-Бич, Окленд, Пусан, Кванганг, Гаосюн.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Временные ограничения относительно перевозок на 30.04.2013 г.

(по дате объявления с 20.04.2013 г. на 30.04.2013 г.)

Администрация, станция назначения	Груз	Период действия	Грузополучатель	Области отправления	№ распоряжения, дата объявления	Изменения
Азербайджан АЗ (57), Армения АРМ (58), Беларусь БЧ (21), Грузия ГР (28), Казахстан КЗХ (27), Киргизия КРГ (59), Литва ЛГ (24), Латвия ЛДЗ (25), РФ РЖД (20), Таджикистан ТЖД (66), Туркменистан ТРК (67), Узбекистан УТИ (29), Молдова ЧФМ (23), Эстония ЭВР (26)	по ЕТСНГ: щебень гранит (232395); щебень грав. (232408); щебень ДР-8 (232412); щебень пр. (232431)	с 23.04.2013 г. до отмены	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ-14/776 от 22.04.2013 г.	Запрещается перевозка щебня в страны СНГ, Балтии в полувагонах с признаком "УТЛЦ". Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), принадлежности "Укрзалізниці" (22), собственные
Украина, Рокитно-Волынское Льв. ж/д (355909)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 25.04.2013 г. до 1.05.2013 г.	ООО "Рокитновский спецкарьер" (1408)	РЖД (20), УЗ (22)	ЦЗЛ-8/26 от 24.04.2013 г.	Запрещается перевозка порожних полувагонов собственности ОАО "ПГК", ООО "Трансимпериал", ЗАО "Спецэнерготранс", ООО "ФГК". Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), принадлежности "РЖД" (20), собственные
Украина, Юго-Западная Ю.-Зап. ж/д (32)	по ЕТСНГ: камни прир. туф (232)	с 27.04.2013 г. до отмены	для всех получателей	Юго-Западная Ю.-Зап. ж/д (32)	ЦЗМ-14/798 от 26.04.2013 г.	Запрещается перевозка в полувагонах с признаком "УТЛЦ". Перевозки в: принадлежности "Укрзалізниці" (22), собственные
Украина, Днепрострой II Придн. ж/д (465206)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 1.05.2013 г. до отмены	ЧАО "Запорожское карьероуправление" (4819)	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦЗЛ-8/42 от 26.04.2013 г.	Перевозки в: арендованные, собственные
РФ, Кунцево II Моск. ж/д (181808)	по ЕТСНГ: щебень гранит (232395); щебень грав. (232408); щебень пр. (232431)	с 29.04.2013 г. до отмены	ОАО "ВИЛС" (7077)	УЗ (22)	ЦД/274 от 26.04.2013 г.	Перевозки в: все

РФ, Очаково I Моск. ж/д (180203)	по ЕТСНГ: щебень гранит (232395); щебень пр. (232431)	с 27.04.2013 г. до отмены	ООО "Валькирия" (7140)	УЗ (22)	ЦД/275 от 26.04.2013 г.	Перевозки в: все
РФ, Внуково Моск. ж/д (180608)	по ЕТСНГ: щебень пр. (232431); щебень гранит (232395)	с 27.04.2013 г. до отмены	ООО "Штарком" (7831)	УЗ (22)	ЦД/273 от 26.04.2013 г.	Перевозки в: все
Украина, Лиман Южн. ж/д (444002), Шебелинка Южн. ж/д (444106)	все грузы	с 20.05.2013 г. до 24.05.2013 г.	для всех получателей	Донецкая Дон. ж/д (48), Приднепровская Придн. ж/д (45)	ЦЗМ-14/804 от 29.04.2013 г.	Перевозки в: все
Украина, Шебелинка Южн. ж/д (444106)	по ЕТСНГ: конденсат газов. (226106)	с 1.05.2013 г. до отмены	ПАО "Укргаздобыча" Филиал УПГГК (2234)	Евпатория-Грузовая Придн. ж/д (474608)	ЦЗМ-14/805 от 29.04.2013 г.	Перевозки в: все
Украина, Кривой Рог-Сортировочный Придн. ж/д (467108)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 1.05.2013 г. до 5.05.2013 г.	для всех получателей	УЗ (22)	ЦЗМ-14/818 от 30.04.2013 г.	Запрещается перевозка в полувагонах собственности ЧАО "Укрэнерготранс"(9231), ДП "Трансгарант Украина" (9248). Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), собственные
Украина, Ушица Ю.-Зап. ж/д (348500)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 2.05.2013 г. до отмены	ПАО "Ушицкий КСМ" (7052)	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦЗМ-14/817 от 30.04.2013 г.	Перевозки в: полувагоны (60) инвентарного парка, арендованные, собственные
Украина, Ушица Ю.-Зап. ж/д (348500)	по ЕТСНГ: вагоны вс (421)	с 2.05.2013 г. до отмены	ООО "Гулянецкий щебзавод" (6389)	УЗ (22), СНГ и Балтия	ЦЗМ-14/816 от 30.04.2013 г.	Перевозки в: полувагоны (60), полувагоны глуходонные (68), инвентарного парка, арендованные, собственные

ТОПЛИВО

Цены на светлые нефтепродукты на 29.04.2013 г. (с учетом НДС)

Средний опт, грн./т. Условия поставки: FCA, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	11350,00	11050,00	12400,00	10020,00
Минимальная	10900,00	10850,00	12400,00	9600,00
Средняя	11162,50	10929,17	12400,00	9854,00

Мелкий опт, коп./л. Условия поставки: самовывоз, предоплата

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	930,00	990,00	1020,00	940,00
Минимальная	835,00	890,00	1018,00	840,00
Средняя	889,33	959,74	1019,89	868,98

Розничная торговля в Киеве, коп./л

Цена	А-76	А-92	А-95	ДТ
Максимальная	1079,00	1104,00	1154,00	1049,00
Минимальная	900,00	935,00	1015,00	930,00
Средняя	1013,91	1068,43	1087,83	1001,49

По данным центра "Психея"

Изменение средней цены за период 22—29.04.2013 г., %

Показатели	А-76	А-92	А-95	ДТ
Средний опт	7,02	+1,12	0,00	+0,33
Мелкий опт	+0,92	-0,17	-0,61	-1,74
Розница	-0,23	-0,68	-0,17	-0,41

По данным Энергобизнеса

Средние цены 1 л топлива по регионам Украины на 29.04.2013 г., грн.

Область	А-80	А-92	А-95	ДТ
АР Крым	9.68	10.05	10.33	9.70
Винницкая	9.68	10.15	10.34	9.63
Волынская	9.61	10.04	10.29	9.60
Днепропетровская	9.56	9.98	10.24	9.53
Донецкая	9.67	10.19	10.41	9.68
Житомирская	9.70	9.99	10.24	9.56
Закарпатская	9.71	10.10	10.31	9.61

Запорожская	9.69	9.97	10.25	9.57
Ивано-Франковская	9.73	10.15	10.38	9.65
Киев	9.64	10.11	10.34	9.65
Киевская	9.64	10.11	10.34	9.65
Кировоградская	9.61	10.02	10.28	9.58
Луганская	9.61	10.18	10.40	9.67
Львовская	9.74	10.15	10.36	9.63
Николаевская	9.68	10.10	10.28	9.59
Одесская	9.73	10.13	10.34	9.65
Полтавская	9.54	10.02	10.26	9.62
Ривненская	9.58	10.03	10.29	9.58
Сумская	9.47	9.88	10.18	9.51
Тернопольская	9.69	10.14	10.33	9.63
Харьковская	9.54	9.97	10.27	9.59
Херсонская	9.70	10.07	10.31	9.61
Хмельницкая	9.76	10.09	10.35	9.65
Черкасская	9.60	10.00	10.27	9.58
Черниговская	9.52	9.94	10.22	9.52

По данным http://finmonitor.com.ua

Топливо подорожало в 24 странах Европы

Стоимость автомобильного топлива в 1 квартале 2013 г. выросла в 24 странах европейского континента из 32, лидирует Кипр, где прирост с начала года составил 5,2%. Снижение цен зафиксировано в шести странах, наиболее сильно бензин подешевел в Венгрии — на 1,3 %, следует из рейтинга, подготовленного экспертами РИА *Рейтинг*.

Наибольший рост цен на бензин с октановым числом 95 в Европе также наблюдался в Болгарии (4,4%) и Франции (4,1%). В РФ бензин с начала года подорожал на 1,7%, в Беларуси и в Украине цены с начала года не изменились. Рейтинг стран по цене топлива не претерпел кардинальных изменений в части лидеров и аутсайдеров. Так, на начало 2 квартала Норвегия остается на первой строке. В этой стране стоимость 95 бензина в пересчете на российские рубли, исходя из официальных данных, в среднем составляет 78,4 руб. за 1 л. В первой пятерке также расположились Италия (EUR1,68 за 1 л), Нидерланды (EUR1,65 за 1 л). Швеция поднялась на четвертое место с шестого по итогам 2012 г. (EUR1,63 за 1 л), замыкает пятерку стран с самым дорогим бензином Греция (EUR1,63 за 1 л).

Последнее место в рейтинге цен на бензин занимает Беларусь (EUR0,66 за 1 л). В Казахстане стоимость бензина составляет EUR0,69 за 1 л, а возглавляет тройку стран с самым дешевым топливом — Россия со средней ценой на 95 бензин на уровне EUR0,74 за 1 л.

Больше всего бензина на среднюю чистую&Raquo (после вычета налогов и социальных выплат) заработную плату могут приобрести граждане Люксембурга — 2,3 тыс. л в месяц. На втором месте по-прежнему находится Норвегия, жители которой на имеющиеся в их распоряжении доходы могут купить 2 тыс. л топлива в месяц. Замыкает тройку стран с наиболее доступным для населения бензином Великобритания. Меньше всего бензина на свои средние зарплаты может быть приобретено в Болгарии (213 л), Украине и Румынии. Россия находится на 16 месте из 32 стран с показателем 746 л бензина в месяц.

Самое дорогое дизтопливо продается в Норвегии (EUR1,66 за 1 л), Великобритании и Италии. Самое дешевое дизтопливо — в Казахстане, Беларуси и России. Дороже всего бензин по сравнению с дизтопливом в Нидерландах и Греции — более чем на EUR0,28 за 1 л. Выгоднее всего брать машину с бензиновым двигателем в Великобритании — слабо распространенное дизтопливо здесь на EUR0,07 дороже 95 бензина, считают эксперты, сообщает *ПРАЙМ*.

Средняя розничная цена 1 л топлива в странах Европы на 29.04.2013 г.

Страны	Валюта	А-95	А-98	Дизтопливо
Албания	ALL	182.00	195.00	180.00
Андорра	EUR	1.267	1.327	1.137
Австрия	EUR	1.368	1.562	1.320
Беларусь	EUR	0.696	-	0.714
Бельгия	EUR	1.626	1.692	1.432
Босния и Герцеговина	BAM	2.35	2.50	2.35
Болгария	BGL	2.59	2.75	2.61
Хорватия	HRK	10.19	10.55	9.49
Чехия	CZK	35.60	38.87	35.06
Дания	DKK	12.03	12.43	10.54
Эстония	EEK	1.279	1.319	1.269
Финляндия	EUR	1.621	1.671	1.498
Франция	EUR	1.539	1.598	1.335
Грузия	GEL	2.15	2.20	2.15
Германия	EUR	1.546	1.639	1.399
Греция	EUR	1.632	1.796	1.329
Венгрия	HUF	438.00	-	438.00
Ирландия	EUR	1.599	-	1.499
Италия	EUR	1.730	1.891	1.616
Казахстан	KZT	138.00	160.00	102.00
Косово	EUR	1.25	-	1.24

Латвия	LVL	0.927	0.957	0.880
Литва	LTL	4.88	4.96	4.59
Люксембург	EUR	1.323	1.387	1.167
Македония	MKD	78.00	79.50	67.00
Молдова	MDL	17.57	17.77	16.67
Черногория	EUR	1.320	1.350	1.220
Нидерланды	EUR	1.787	1.854	1.449
Норвегия	NOK	14.88	15.63	13.60
Польша	PLN	5.52	5.75	5.49
Португалия	EUR	1.588	1.707	1.370
Румыния	RON	5.61	5.82	5.63
РФ	RUB	31.90	-	33.03
Сербия	RSD	148.90	-	148.40
Словакия	SKK	1.480	-	1.372
Словения	EUR	1.492	1.507	1.372
Испания	EUR	1.390	1.509	1.308
Швеция	SEK	14.48	14.98	14.18
Швейцария	CHF	1.753	1.811	1.837
Турция	TRY	4.56	4.65	4.00
Украина	UAH	10.75	12.30	9.80
Великобритания	GBP	1.351	1.435	1.397

По данным International Road Transport

Динамика цен на реактивное авиатопливо по состоянию на 19.04.2013 г.

	Удельный вес в цене	Центов/ галлон	$/баррель	$/т	Изменение, %			
					по сравнению с 2000 г., (2000 = 100%)	за неделю	за месяц	за год
Мировая цена	**100%**	**270.2**	**113.5**	**894.4**	**310.2**	**-3.7%**	**-7.1%**	**-15.6%**
Азия и Океания	22%	268.4	112.7	890.5	322.1	-3.8%	-7.2%	-15.1%
Европа и СНГ	28%	270.4	113.6	894.9	306.0	-2.9%	-6.7%	-16.1%
Ближний Восток и Африка	7%	262.1	110.1	868.6	328.8	-3.3%	-7.2%	-16.3%
Северная Америка	39%	271.4	114.0	899.2	303.0	-4.2%	-7.2%	-15.4%
Латинская и Центральная Америка	4%	281.4	118.2	910.2	327.5	-4.1%	-7.3%	-15.8%

По данным IATA

Цены на бункерное топливо по состоянию на 29.04.2013 г.

$/т

Порт	IFO 380		IFO 180		MGO	
	цена	индекс	цена	индекс	цена	индекс
Африка						
Кейптаун					968,0	+8,0
Дурбан			655,0	+5,0	1090,0	0,0
Азия и Океания						
Буссан	640,0	-10,0	668,0	-2,0	900,0	0,0
Каошинг	654,0	0,0	658,0	0,0	929,0	0,0
Сингапур	609,5	+1,5	619,5	+1,5	845,0	0,0
Южная Америка						
Рио-де-Жанейро	608,0	0,0	631,5	0,0	990,0	0,0
Сантос	611,0	0,0	632,5	0,0	1000,0	0,0
Виллемстад	639,0	+2,0	786,0	0,0	958,0	+3,0
Северная Америка						
Корпус Кристи	627,0	+7,0			950,0	-20,0
Хьюстон	580,0	+2,5	665,0	+1,0	975,0	+15,5
Ближний Восток						
Фуджейра	619,5	0,0	680,0	0,0	1000,0	0,0
Северная Европа						
Антверпен	584,0	+8,0	608,0	+6,5	845,0	+10,0
Роттердам	585,0	+3,0	607,0	+3,0	839,0	-8,5
Южная Европа						
Генуя	614,0	+7,0	638,0	+7,0	919,0	+11,0
Стамбул	621,0	+1,0	646,0	+1,0	930,0	+2,5
Пирей	607,0	+2,0	635,0	+2,0	885,5	+1,0

По данным Bunkerindex.com

ТАМОЖНЯ

Миндоходов "наступает на пятки" стандартам ЕС благодаря электронному декларированию

Министерство доходов и сборов в полной мере реализовало европейские временные стандарты оформления ТД, сообщает пресс-служба Миндоходов.

Так, в марте т.г. среднее время оформления таможенной декларации в режиме импорта составило 1 час 26 минут, экспорта — 40 минут.

Таможенный кодекс Украины, оцененный комиссией ЕС как отвечающий европейским стандартам таможенного дела, предусматривает максимальное время таможенного оформления 4 часа.

Эти показатели иллюстрируют системный подход министерства к работе с украинским бизнесом. Во-первых, введено электронное декларирование, благодаря чему полностью исключен субъективный подход к работе с декларациями. Во-вторых, реализована система анализа рисков, которая позволяет выявлять рискованные внешнеэкономические операции без задержек в оформлении других деклараций. В-третьих, работает система пост-аудит контроля, которая позволяет анализировать законность внешнеэкономических операций уже после их завершения.

После консультаций с зарубежными таможенниками Миндоходов Украины выявило нарушения таможенных правил на 90 млн грн.

908 запросов о предоставлении административной помощи направили специалисты Миндоходов таможенным администрациям зарубежных стран в 1 квартале т.г. Это было необходимо для проверки законности внешнеэкономических операций и полноты уплаты таможенных платежей. Результатом сотрудничества стало 181 дело о нарушении таможенных правил на сумму более 90 млн грн., сообщает пресс-служба Миндоходов.

Справка. *В настоящее время нередки нарушения, когда украинские предприниматели заявляют разную информацию об одних и тех же внешнеэкономических операциях таможенникам Украины и в странах-партнерах. Например, в декларациях для украинских таможенников они занижают количество товара в режиме импорта, пытаясь уменьшить платежи в бюджет, или завышают его в режиме экспорта, стремясь увеличить обязательства бюджета по возмещению им НДС. Сопоставление информации от таможенных администраций стран-партнеров позволяет своевременно выявлять попытки нарушить украинское таможенное и налоговое законодательство.*

27 млрд грн. в год теряет бизнес от остановок предприятий контролирующими органами

Об этом во время прямого эфира на радио "Эра" заявил зампредседателя Совета Федерации работодателей Украины А. Мирошниченко. По его словам, Федерация работодателей Украины составила реестр органов, которые могут проверить любое предприятие. Всего их 70, при этом 44 из них имеют право остановить работу бизнеса. Потери от остановки работы для представителей малого, среднего и крупного бизнеса исчисляются от тысяч гривен до миллионов (в зависимости от размера предприятия).

"Например, если останавливается работа ресторана, то он за день простоя теряет около 15 тыс. грн. Парикмахерская при таких обстоятельствах теряет около 1000 грн. за день. А у представителей крупного бизнеса эти цифры будут намного выше. Хлебокомбинат теряет от 100 до 225 тыс. грн., а металлургический комбинат — до 4 млн грн. за один день", — отметил А. Мирошниченко.

Примечание. *В настоящее время КМУ одобрил законопроект, предусматривающий административную ответственность госорганов надзора (контроля) за нарушения при плановых и внеплановых проверках. Документом предлагается штрафовать чиновников на сумму от 850 до 1700 грн. за нарушение порядка осуществления госнадзора (контроля) в сфере хозяйственной деятельности. В случае повторного нарушения штраф возрастет до 1700—2500 грн., сообщает* bring.com.ua.

Правительство намерено снизить пошлины на иномарки премиум-класса

Вводя специальные заградительные пошлины на импортные автомобили массового сегмента, правительство одновременно собирается снизить цены на иномарки премиум-класса.

В частности, КМУ утвердил законопроект, который уменьшает ставку ввозной пошлины на новые легковые автомобили с объемом двигателя от 3 л с 6% до 5%. Благодаря этому, например, покупатели нового Lexus RX сэкономят около 3400 грн., а на Porsche Cayenne S можно будет сэкономить 6700 грн.

Минэкономразвития, которое подготовило этот документ, объясняет необходимость снижения ставок обязательствами Украины перед Всемирной торговой организацией, сообщает *Forbes.ua*.

Справка. *С 13.04.2013 г. Украина ввела спецпошлины на импорт новых авто. В зависимости от рабочего объема цилиндров двигателя они составляют 6,46% (для авто с двигателем 1000—1500 куб. см) или 12,95% (1500—2200 куб. см). Позже из-под действия этой пошлины были выведены гибридные автомобили, сообщает* lb.ua.

Уровень контейнеризации внешней торговли Украины в 6 раз ниже, чем в ЕС

Несмотря на то, что в последние годы темпы роста рынка Украины были нестабильными и отставали от соседнего рынка России, украинский рынок по-прежнему имеет значительный потенциал роста, сообщает *SeaNews,* т.к. уровень контейнеризации внешней торговли здесь в 6 раз ниже, чем в странах с развитой экономикой (ЕС, США), и в 2 раза ниже, чем в развивающихся странах (Россия, Турция).

Примечание. *По данным отчета* SeaNews *"Российский контейнерный рынок. Итоги 2012", в прошлом году оборот украинских портов составил 232,575 тыс. TEU. Из этого объема порядка 27% приходится на долю контейнерного терминала Ильичевск, сообщает* UBR.UA.

Минагропрод договорился с зернотрейдерами о безлимитном экспорте пшеницы из Украины до конца маркетингового года

Зернотрейдеры могут экспортировать из Украины пшеницу до конца текущего маркетингового года (МГ, июль 2012 г.—июнь 2013 г.) в неограниченных объемах. По словам директора департамента экономического развития аграрного рынка Минагрополитики и продовольствия В. Саблука, такие договоренности были достигнуты во время встречи участников зернового рынка и профильного министерства 24.04.2013 г.

В. Саблук отметил, что Украина имеет достаточно ресурсов для безлимитного экспорта пшеницы. Кроме того, цена на нее на внутреннем рынке достаточ-

но стабильна, а состояние посевов под новый урожай преимущественно хорошее и удовлетворительное. Теоретически экспорт пшеницы до конца текущего маркетингового года может составить до 0,5 млн т.

По словам В. Саблука, пока договоренности документально не оформлены, сообщает *Интерфакс*.

Справка. *В начале сезона Минагропрод и зернотрейдеры договорились о предельно возможных объемах экспорта зерна в текущем маркетинговом году. Фактически экспортеры взяли на себя обязательства не вывозить зерно больше оговоренных объемов. Для пшеницы этот показатель пересматривался несколько раз. В настоящее время он составляет 6,6 млн т.*

Предполагалось, что по достижении предельно возможного экспорта государство имеет право вводить ограничения на вывоз зерновых.

С начала текущего МГ и по состоянию на 18.04.2013 г. экспорт зерна составил более 20,2 млн т, что на 19,6% больше, чем за аналогичный период минувшего сезона. В частности, страна поставила на внешние рынки 11,5 млн т кукурузы, 6,3 млн т пшеницы, более 2 млн т ячменя.

На Волыни завершилась таможенная спецоперация "Госграница-2013"

На Волыни завершилась таможенно-налоговая спецоперация "Госграница-2013". По ее результатам в зоне деятельности Ягодинской таможни были зафиксированы 116 фактов занижения таможенной стоимости товаров, сообщили в отделе внутренней безопасности при ГНСУ в Волынской области.

Правильность таможенного оформления товаров в пунктах пропуска через госграницу в Ягодине с середины февраля 2013 г. исследовали специальные совместные рабочие группы из представителей налоговой и таможни. В зоне таможенного оформления Ягодинской таможни за это время проведено 5278 осмотров, изъято грузов сомнительного происхождения на сумму в пределах 2 млн грн. и составлено 185 протоколов об административных правонарушениях, сообщает *vestiua.com*.

Таможенный пост Ужгород готовятся обустраивать

В рамках Программы пограничного сотрудничества "Европейский инструмент соседства и партнерства" Чопская таможня получила EUR2,3 млн на модернизацию поста. Это первый транш из запланированных EUR3,6 млн, который на днях поступил от главного партнера проекта — финансового управления Словакии.

Справка. *По словам начальника таможенного поста Ужгород А. Андрийчука, в среднем в сутки в оба направления (въезд—выезд) здесь проверяют и пропускают почти 3000 человек, 310 грузовых и 115 легковых автомобилей, 28 автобусов. В течение января—апреля составлено 116 протоколов о нарушении таможенных правил на общую сумму 372 тыс. грн., сообщает* Голос України.

До лета пограничный пункт пропуска Чоп—Захонь лучше объезжать

С 7.03.2013 г. самый популярный пункт пропуска на украинско-венгерской границе Чоп—Захонь находится на реконструкции. Венгерская сторона начала замену модулей (кабинок) для прохождения полицейского и таможенного контроля. Вместо 25 отдельных кабинок, расположенных на значительном расстоянии друг от друга, установят 15 интегрированных модулей плюс 2 отдельных кабинки для полиции. Т.о. таможенный и полицейский контроль будет приведен к евростандартам, что ускорит процесс прохождения границы в обе стороны. Реконструкцию планируют завершить к 13.06.2013 г.

Как сообщили в региональном управлении Национальной налоговой и таможенной службы Венгрии, на время реконструкции будут поочередно закрываться полосы движения на границе. И хотя венгерская сторона сделает все возможное, чтобы транспортный поток был не меньше 50% от обычного, туристам и путешествующим все же рекомендуют избрать для пересечения границы другие пункты пропуска, сообщают *fakty.ua*.

Справка. *Всего на украинско-венгерской границе действуют 5 переходов. Наиболее оптимальные из альтернативных вариантов — это ПП Лужанка—Берегшурань или Вилок—Тисабеч, которые работают в круглосуточном режиме (кстати, Лужанка пропускает и грузовые автомобили до 7,5 т). Кроме того, функционируют ПП Дзвинкове—Лоня (ежедневно с 9:00 до 17:00 по киевскому времени) и ПП Косино—Барабаш (с 8:00 до 18:00).*

Большегрузовые автомобили по-прежнему могут пересекать украинско-венгерскую границу только через ПП Чоп—Захонь.

Отсутствие современной транспортной инфраструктуры в районах украинских автомобильных пунктов пропуска влечет создание очередей на границе

Как сообщает Южное таможенное управление (ЮТУ) РФ, в рамках федеральной целевой программы "Государственная граница Российской Федерации" в регионе деятельности ЮТУ на российско-украинской границе завершено строительство, обустройство и техническое оснащение 6 автомобильных пунктов пропуска, суммарная пропускная способность которых составляет 6620 автомобилей в сутки. Пять из этих АПП введены в эксплуатацию и открыты для пропуска через госграницу РФ физлиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных, а в ближайшее время планируется запустить МАПП Куйбышево-2 Таганрогской таможни.

Во всех обустроенных по постоянной схеме АПП в залах оформления реализована система двойного коридора, в ряде пунктов пропуска (Весело-Вознесенка, Новошахтинск, Матвеев Курган) выделены отдельные полосы движения для легковых транспортных средств граждан государств-членов Таможенного союза.

На территории Ростовской области по постоянной схеме будет обустроено и реконструировано 9 из 12 АПП.

По мнению таможенных органов, одной из мер возможного увеличения пропускной способности пунктов пропуска является развитие дорожной инфраструктуры, примыкающей к пунктам пропуска. В этой связи отмечается, что отсутствие современной транспортной инфраструктуры (дорожных развязок, дорог

с твердым покрытием, мостовых переходов и т.д.) в районах расположения автомобильных пунктов пропуска на территории Украины влечет за собой создание очередей в пиковые периоды и на территории сопредельного государства. Данная ситуация периодически становится предметом реагирования правоохранительных органов и рассмотрения на различных уровнях, а также является темой для критики в СМИ. Одним из решений проблемы могло бы стать разделение транспортных потоков (легковой, грузовой, пассажирский) на расстоянии до 300 м перед въездом в пункт пропуска, обустройство стоянок и иных сооружений для обслуживания участников движения, сообщает *VCH.RU.*

Российские и украинские таможенники готовят альтернативу МАПП Нехотеевка

26.04.2013 г. на новом МАПП Шебекино состоялась очередная встреча представителей белгородской и харьковской таможен. Новый многосторонний автомобильный пункт пропуска должен заработать летом т.г. Планируется, что на нем будет совместное размещение таможенников обоих государств. На территории нового пункта пропуска уже выделены места для пребывания украинских таможенников по трем направлениям: грузовой транспорт, легковые автомобили и автобусы.

Как рассказал первый заместитель начальника Белгородской таможни И. Алейников, в случае положительного решения на межгосударственном уровне вопроса о совместном размещении на новом МАПП Шебекино таможенников обоих государств, с учетом конструктивных особенностей пункта пропуска, для россиян, выезжающих на отдых в Крым, этот пункт пропуска станет серьезной альтернативой МАПП Нехотеевка и позволит разгрузить пассажирский поток на этом направлении.

При совместном таможенном контроле грузов и товаров планируется использовать экспортные декларации при таможенном оформлении, результаты таможенных досмотров (осмотров), результаты применения инспекционно-досмотрового комплекса и весового оборудования с российской стороны обеими сторонами.

Справка. *Реализация совместного контроля позволит ускорить прохождение границы и повысить при этом уровень комфортности для граждан, ее пересекающих, т.к. будет исключено применение форм таможенного контроля одной из сторон в случае, когда контроль уже был проведен другой стороной.*

Совместный контроль на границе является требованием Киотской Конвенции (стандартное правило 3.4 Раздела 3 Общего приложения Конвенции).

По словам заместителя начальника Харьковской областной таможни С. Ралика, у украинских коллег уже есть успешный опыт совместного контроля на одном пункте пропуска (вместе с польскими таможенниками во время проведения Евро-2012). Также в настоящее время на территории России в МАПП Куйбышево (на границе Ростовской области РФ с Луганской областью Украины) реализуется эксперимент по осуществлению совместного российско-украинского контроля за перемещением через госграницу.

На совещании были отмечены и проблемные вопросы, связанные с разгрузкой МАПП Нехотеевка. Как рассказал И. Алейников, многие водители предпочитают ехать именно в этом направлении из-за развитой транспортной инфраструктуры. Ведь состояние дороги Волчанск—Харьков (от пункта пропуска, соседнего с МАПП Шебекино) и Великая Писаревка—Харьков (от пункта пропуска, соседнего с МАПП Грайворон) оставляет желать лучшего, сообщает *Бел.Ру.*

Финляндия готовится ввести электронную очередь на границе с РФ

По данным Министерства транспорта и связи Финляндии, электронное бронирование очереди на российско-финской границе будет в порядке эксперимента введено осенью 2013 г.

Пока точно не известно, на каких именно пунктах пропуска будет запущена эта система. Вероятнее всего, выбор будет сделан между МАПП Нуийямаа, Иматра и Ваалимаа. Предполагается, что бронирование позволит уменьшить очереди на границе, сообщает БАМАП со ссылкой на финские СМИ.

Беларусь работает над увеличением пропускной способности своей границы

Пропускная способность границы Беларуси на таможенных пунктах пропуска вырастет с 28 тыс. автомобилей в сутки в 2012 г. до 34 тыс. автомобилей в 2015 г. Об этом заявил 23.04.2013 г. на международной конференции "ТрансРоссия-2013" представитель Государственного таможенного комитета Республики Беларусь.

По его словам, увеличению пропускной способности границы будет способствовать сокращение времени таможенных операций в пунктах пропуска (в т.ч. благодаря системам управления рисками и предварительного информирования, институту уполномоченного экономического оператора и электронному документообороту).

До конца года будет разработано техническое решение, которое позволит перейти к системе автоматического присваивания номера выпуска таможенной декларации. По словам представителя ГТК Беларуси, если обычно оформление электронной декларации занимает от 3 до 10 минут, то с автоматическим выпуском на это будет уходить до 1 минуты.

Правительство Беларуси подчинило таможне транспортный и санитарный контроль на границе

Правительство Беларуси передало в оперативное подчинение Государственному таможенному комитету (ГТК) транспортную инспекцию, ветеринарную, фитосанитарную и санитарно-карантинную службы, расположенные в пунктах пропуска через госграницу.

Теперь полномочия ГТК предусматривают организацию взаимодействия государственных контрольных органов при пропуске через госграницу Беларуси транспортных средств и товаров, а также определение мест представления документов, необходимых для осуществления автомобильного

(транспортного), ветеринарного, фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля, и мест совершения этих видов контроля. Также таможенные органы в пунктах пропуска будут координировать работы по информационно-техническому обеспечению деятельности государственных контрольных органов.

Кроме того, правительство поручило Государственному пограничному комитету вместе с Минздравом обеспечить санитарно-карантинный контроль в отношении пересекающих государственную границу физлиц. Документ вступает в силу с 1.05.2013 г., сообщает БАМАП.

Казахстану предложили реализовать проект "Единое окно"

Французская компания Bureau Veritas готова инвестировать в создание в Казахстане системы таможенной очистки грузов. Она даст возможность перенять европейские стандарты уровня обработки грузов и снизить в 10 раз расходы по оформлению грузов.

Данный вопрос поднимался в ходе встречи вице-президента по развитию бизнеса, государственных услуг и международной торговли Bureau Veritas О. Моро с региональным директором по Европе Kaznex Invest М. Балгабай.

Предложенный проект упрощенной процедуры торговли "Единое окно" представляет собой электронную платформу. Она позволяет быстро и безопасно обмениваться информацией между госорганами и частными компаниями для упрощения и удешевления процедуры международной торговли. Информация о грузе поступает на единую базу, доступ к которой имеют все компетентные органы, включая склады, экспедиторские фирмы, таможенных брокеров, таможни, пограничные посты. Т.о., полностью исключена необходимость бумажного документооборота, что приведет к значительному сокращению времени на оформление необходимых документов и удешевлению процедуры экспорта/импорта.

Система состоит из 2-х разделов: "Бизнес—Правительство", подразумевающий обмен информацией между таможней и госорганами, и "Бизнес—Бизнес" — для доступа к общей информации как таможни и госорганов, так и пограничных постов, портов, логистических зон и зон свободной торговли.

Французская сторона обеспечит проектирование, строительство и реализацию технологической платформы системы грузового сообщества, обеспечит финансирование эксплуатационных расходов и примет на себя подготовку кадров по управлению системой и ее обслуживанию.

Kaznex Invest окажет содействие в реализации этого проекта, внедрить который планируется на основе государственно-частного партнерства совместно с Казахстанским центром государственно-частного партнерства и Комитетом таможенного контроля Минфина.

Примечание. *Bureau Veritas уже имеет опыт внедрения такой системы во Франции. Ее использование позволяет французам оформлять экспорт/импорт за 4 дня, при этом затраты составляют около $80, в то время как, по данным Всемирного банка, такая же процедура в Казахстане занимает 30 дней, а стоимость составляет $750.*

IV СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

ДорТехЭкспо – 2013

СТРОИТЕЛЬСТВО, РЕКОНСТРУКЦИЯ, РЕМОНТ И СОДЕРЖАНИЕ ДОРОГ, МОСТОВ, ПУТЕПРОВОДОВ, ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, СПЕЦТЕХНИКА, МАТЕРИАЛЫ И ТЕХНОЛОГИИ, АВТОЗАПЧАСТИ

International Exhibition Centre

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР

Киев, Броварской пр-т, 15

Ⓜ "Левобережная"

5 - 8

ноября 2013 г.

☎ +38 044 201-11-59

e-mail: dorexpo@iec-expo.com.ua

www.iec-expo.com.ua

Генеральный медиа-партнер:

Технический партнер: RentMedia

Наглядный пример для потенциальных инвесторов

13 апреля т.г. в Одесском порту состоялась выездная сессия инвестиционного форума Odessa FDI-13. Место проведения было выбрано неслучайно: в рамках форума была торжественно открыта первая очередь (11 емкостей на 72,4 тыс. т хранения) зернового терминала на Андросовском молу. Его строительство на паритетных финансовых началах осуществляют ГП "ОМТП" и инвестор — компания "Бруклин-Киев". Зерновой терминал, рассчитанный на 240 тыс. т единовременного хранения и мощностью 2—3 млн т зерна в год, будет одним из самых современных на Черном море. Общая стоимость проекта — $125 млн, из них 95 млн — средства инвестора, остальное — средства порта.

ЧТО МЕШАЕТ РАЗВИТИЮ УКРАИНСКИХ ПОРТОВ?

"Инвестиционные проекты в портовой отрасли. Что мешает развитию украинских портов?". Такая тема выездной сессии как нельзя лучше соответствовала месту проведения — на территории Одесского порта — и событию, предшествующему самому мероприятию. Да и проводилось оно в необычной обстановке — внутри одной из емкостей. Чтобы потенциальные инвесторы, участники форума наглядно представляли себе, какие проекты реализуют частные инвесторы в порту.

Закон "О морских портах Украины", который вступает в силу 14 июня, дал старт реформе в портовой отрасли. Эта реформа назрела давно: отечественные порты теряют конкурентоспособность. По словам замминистра инфраструктуры Д. Демидовича, изношенность основных фондов государственных портов —

около 80%. Кроме того, порты не владеют в полной мере новыми технологиями, глубины недостаточны для прохода современных крупнотоннажных судов. Все сказанное не делает их привлекательными для клиентуры. Если прибавить к этому еще и внешние факторы — мировое снижение экономики и спроса, то станет понятной тенденция снижения морских перевозок, а, следовательно, и загрузки портов.

Специалисты подсчитали, что для развития портов необходимо минимум 25 млрд грн. В то время, как в прошлом году отечественные предприятия отрасли заработали 1,4 млрд чистой прибыли. Понятно, что с такими средствами реализовать программу модернизации отрасли можно лет через 15. Закон дает возможность в корне изменить ситуацию в отечественных портах. Он имеет свои плюсы, как для государства, так и для инвестора. Для государства — это привлечение инвестиций, обновление основных фондов, повышение эффективности портовой отрасли, создание современных технологий, рост судозаходов и т.д. Для инвесторов — возможность создания и развития терминалов на прозрачных и понятных условиях, развитие инфраструктуры, обеспечение взаимодействия между различными видами транспорта и др.

28 марта был создан Координационный совет морских портов Украины, который возглавил Ю. Васьков. Этот консультативно-совещательный орган должен стать связующим звеном между инвесторами и государством. Совет поможет изменить ситуацию в транспортной отрасли (морские порты, железнодорожная, автомобильная инфраструктуры, логистика и т.д.), даст возможность развиваться не только ведущим отечественным портам, но и тем, которые сейчас находятся в кризисном положении.

ОДЕССКИЙ ПОРТ: 20 ЛЕТ ПО ПУТИ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА

С точки зрения председателя правления юридической фирмы АНК Александра Кифака, очень важно, что со вступлением в силу Закона о портах "*все ранее заключенные договоры с инвесторами, частными операторами сохраняют свою силу. В частности, это касается действующих, к примеру, в Одесском порту, договоров с частными инвесторами… Это огромный плюс для тех компаний, которые сегодня осуществляют инвестиционные проекты. Кроме того, это позитивный знак для потенциальных инвесторов…*".

— Сегодня мы стоим у порога новой эпохи, — сказал, выступая на форуме и.о. председателя АМПУ, начальник ГП "ОМТП" Юрий Васьков, — развития портовой отрасли. От нас с вами зависит, какой будет эта эпоха — созидательной и прогрессивной или наоборот. На примере Одесского порта очень наглядно видно, для чего проводится портовая реформа. Наш порт уже 20 лет работает на условиях государственно-частного партнерства. За эти годы в Одесском порту окрепли и инвестировали в порт сотни миллионов долларов 14 крупных стивидорных компаний, многие их которых успешно конкурируют с известными портами и терминалами. В то же время за эти 20 лет порт и инвесторы столкнулись со множеством проблем из-за отсутствия четкого и понятного законодательства, которое регулировало бы процесс инвестирования. Вначале компании заключали договоры о совместной деятельности и инвестировали десятки, а то и сотни миллионов долларов в развитие инфраструктуры порта. Потом в одночасье государство решило, что совместная деятельность — это неправильно, следует заключать договоры аренды. Вскоре и договоры аренды стали вызывать сомнение… Сейчас, наконец, в Законе прописаны понятные правила игры, т.е. взаимодействие государства и частных инвесторов в портовой отрасли. Нам дан шанс прийти к цивилизованной модели взаимодействия бизнеса и государства…

Одна из компаний, работающая в порту на протяжении всех этих лет и постоянно вкладывающая инвестиции в развитие инфраструктуры предприятия — ООО "Бруклин-Киев". Очередной масштабный проект этой компании — зерновой перегрузочный комплекс на Андросовском молу, который реализуется совместно с Одесским портом. Инвестор вкладывает средства в перегрузочные мощности — емкости для хранения зерна, станцию разгрузки вагонов, железнодорожную инфраструктуру, а порт (в будущем АМПУ) продолжает строительство причала, проведет дноуглубление в акватории и непосредственно у причальной стенки.

— Я в Одесском порту с 1991 г., — отметил генеральный директор ООО "Бруклин-Киев" Юрий Губанков, — и все эти годы компании, которыми я руководил, вкладывали инвестиции в развитие портовой инфраструктуры. Наш путь не был усеян розами: мы больно падали, нас сильно "били". Но недаром говорится "битому неймется". Вот и сейчас даже в период кризиса мы решились реализовать такой грандиозный проект. По нашему мнению, именно в такое сложное время нужно строить промышленные, перевалочные объекты, создавать новые рабочие места. Строительство объекта дало работу многим одесским предприятиям. За исключением емкостей испанской фирмы "Симага" и оборудования немецкой фирмы "Бюллер", все остальное выполнено отечественными производителями. Окончательный ввод с эксплуатацию зерноперерабатывающего комплекса позволит создать 230 новых рабочих мест с высоким уровнем заработной платы.

На примере Одесского порта, считает Ю. Губанков, можно понять, что значат инвестиции для развития предприятия. За счет инвесторов порт постоянно развивается, модернизируется, успешно конкурирует с другими портами на Черном море. В то же время не секрет, что ситуация, сложившаяся в большинстве портов Украины, — результат отсутствия инвесторов в этих портах, которые бы развивали мощности предприятий. "*Без инвестиций порты не выживут*", — резюмировал Ю. Губанков.

ЧЕТЫРЕ ЗАДАЧИ, СТОЯЩИЕ ПЕРЕД АМПУ

Особая роль в реализации реформирования отрасли согласно Закону "О морских портах Украины" возложена на Администрацию морских портов. В период создания руководить этой структурой поручено Ю. Васькову.

По мнению Юрия Юрьевича, АМПУ должна решить четыре основные задачи. Во-первых, стать гарантом для инвесторов, защищая и сопровождая их проекты. Во-вторых, гарантировать, что государство со своей

стороны будет поддерживать паспортные характеристики стратегических объектов (гидротехнические сооружения, причалы, каналы и др. государственные объекты). В-третьих, государство должно обеспечить развитие мощностей морских портов, содействовать оптимизации логистики. Наконец, четвертая задача — оптимизация контролирующих процедур в портах, обеспечение взаимодействия морского с другими видами транспорта — железнодорожным, автомобильным и др. Без решения всех этих задач невозможна эффективная работа портовой отрасли.

КОНЦЕССИЯ — ПРИОРИТЕТНАЯ ФОРМА ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ

"*Закон предусматривает использование в портовой инфраструктуре как основных видов договоров концессию, аренду и совместную деятельность. Но Мининфраструктуры рассматривает концессию как приоритетную форму привлечения инвестиций в порты*", — подчеркнул А. Кифак.

Концессия — это прогрессивное направление, которое широко используется в Европе, в частности в европейских портах. В рамках реформирования отрасли, направленного на реализацию проектов государственно-частного партнерства, КМУ принял постановление о возможности концессии государственных морских портов. Ведь долгосрочность (49 лет) владения объектом интересна не только инвестору, но и государству. Это подталкивает владельца к дальнейшему развитию построенного объекта, его модернизации. Процесс регламентируют соответствующие законодательные акты и другие нормативные документы. Рабочая группа, в которую вошли специалисты министерства, независимые эксперты известных международных компаний, разрабатывает механизм реализации концессии в портах.

По сообщению А. Кифака, объекты, которые сами порты определили для возможной передачи в концессию, были представлены на рассмотрение в Мининфраструктуры. На сегодняшний день в Одесском порту задекларирована передача в концессию причалов нефтегавани, не находящихся в оперировании, не задействованной территории судоверфи "Украина" и пассажирского комплекса. "*Что касается территории судоверфи, то для реализации проектов требуются дополнительные капиталовложения. В то время как для пассажирского комплекса необходим концессионер, имеющий богатый опыт эксплуатации подобных объектов*", — подчеркнул А. Кифак. В Ильичевском порту список имущественных комплексов, предлагаемых в концессию, значительно шире: объекты портофлота, механизации, социальной сферы, терминал для обработки растительных масел и др. В порту "Южный" с участием инвесторов планируется реконструкция подходного канала, строительство терминала по обработке сыпучих грузов, причала под обработку растительных масел. Для передачи в концессию задекларированы в объекты в Мариупольском, Севастопольском и других портах.

По мнению независимых иностранных экспертов, от концессии выиграют, прежде всего, порты, находящиеся в кризисном положении. Нужно только создать привлекательные условия, чтобы инвестор был заинтересован взять объекты этих портов в концессию.

ОВРУЦКАЯ Татьяна

"Цель — оптимизация работы контейнерных мощностей порта"

Компания "Евротерминал", партнер Одесского порта по развитию его контейнерного профиля, является одним из немногих представителей украинского транспортного сообщества, получивших кредит ЕБРР на цели развития транспорта и логистики. О сотрудничестве предприятия с Одесским портом, о целях и особенностях реализации проекта создания логистического центра "Сухой порт", оперируемого и развиваемого ООО "Евротерминал", рассказывает директор предприятия Сергей Лисицын.

— Контейнерный сегмент является одним из наиболее устойчивых в Одесском порту — если в 2012 г. рост грузооборота контейнеров составил 1,7% (до 0,46 млн TEU), то за 1 квартал т.г. — уже 28% к аналогичному периоду 2012 г. (до 121,8 тыс. TEU). Очевидно, не за горами достижение рекордных 0,57 млн TEU, когда контейнерные мощности порта были перегружены вдвое и более. Каковы роль и значение компании в освоении этих объемов?

— Наше предприятие также демонстрирует рост загрузки. Так, в 2012 г. пропуск автотягачей через накопительную транзитную площадку (НТП) увеличился на 17%; за 1 квартал т.г. — уже в 1,5 раза. Наши усилия, в партнерстве с портом, направлены на оптимизацию работы контейнерных мощностей порта, в т.ч. за счет вывода части функций за пределы ограниченной по размерам портовой производственной площадки. Порт построил автомобильную эстакаду, выводящую автомобильные потоки за зону плотной городской застройки; мы, со своей стороны, создали инфраструктуру — НТП и депо порожних контейнеров, объединив их напрямую с портом через созданную эстакаду. Это была первая очередь проекта, ликвидировавшая автомобильные пробки на въезде в порт и повысившая ритмичность его работы. В составе первой очереди НТП принимал порядка 180 автомобилей единовременно, в составе второй очереди емкость превысила 0,3 тыс. ед. единовременного хранения.

— Как развивается спрос на данную услугу?

— О потенциале спроса свидетельствует, в частности, тот факт, что предкризисным рекордом суточного пропуска через НТП были чуть более 900 ед., тогда как в декабре 2012 г. зафиксирован показатель свыше 1100 ед. в сутки (при расчетном потенциале до 3

тыс. ед.). Конечно, сказался ажиотаж предновогоднего пика, однако очевиден и демпфирующий эффект от работы площадки, позволивший организовать ритмичную работу портовых мощностей в условиях пиковой перегрузки. Дело в том, что в этот предновогодний период, после задержек в связи с погодными условиями, в порт под разгрузку прибыли одновременно несколько крупных судов с контейнерами. Наличие накопительной транзитной площадки, внешней по отношению к порту, позволило оптимизировать потоки автомобилей для вывоза данных партий груза. Это свидетельствует о правильности принятого в свое время решения о создании "Сухого порта", а также о необходимости, в перспективе, дальнейшего расширения площадки для стоянки автомобилей. Конечно, такое решение будет приниматься с учетом потребностей рынка, а они, безусловно, будут увязываться с перспективами расширения контейнерных мощностей Одесского порта в рамках проекта "Карантинный мол" — создания намывного контейнерного терминала мощностью 0,6 млн TEU. Возрастут судопотоки, при этом порт сможет принимать суда-контейнеровозы максимальной вместимости для Черноморского бассейна — 6—8 тыс. TEU и более. Соответственно, серьезно вырастет контейнерооборот порта; неизбежно увеличится и поток автомобилей для вывоза контейнеров. Эти перспективы равно выгодны и порту, и нашей компании. Порт получит новые судозаходы; мы сможем увеличить оборот автотранспорта.

— Расскажите, пожалуйста, о проекте сотрудничества с ЕБРР.

— Планом второй очереди развития "Сухого порта" было предусмотрено развитие существующих мощностей, а также создание новых для обеспечения полного комплекса логистических услуг. Именно на этом этапе нам удалось привлечь средства ЕБРР. Должен отметить, что наши собственные вложения к этому моменту были весьма значительными, поскольку для создания территорий "Сухого порта" на отведенных для нас городом т.н. "полях фильтрации" потребовались колоссальные земляные работы — создание грунтовой подушки глубиной 2—3 м и отсыпка 2,5—3 м "от нуля". Всего нам была предоставлена городом территория размером 50,2 га, из которых на сегодня до названных отметок освоено порядка 15—20 га.

— Каковы составляющие проекта, профинансированного ЕБРР?

— Кредит ЕБРР в размере $27 млн предусматривал, прежде всего, строительство грузового таможенного комплекса. Создание НТП решило серьезную проблему ликвидации автомобильных пробок у порта и повысило ритмичность его работы. Следующим шагом, коренным образом решающим проблему оптимизации работы контейнерных мощностей порта, стало вынесение процедур таможенного оформления за пределы госпредприятия. Эта задача решалась путем создания грузового таможенного комплекса (ГТК) на территории "Сухого порта". Уникальность этого объекта состоит в том, что он строился "с нуля" под потребности размещения и работы государственных контролирующих органов — в этом отличие нашего ГТК от иных сходных по функциям объектов, созданных путем перепрофилирования существующей инфраструктуры. Поэтому мы могли полностью вписаться в нормы законодательства, содержащие требования по организации работы контролирующих органов (включая предоставление им необходимого материального обеспечения). Должен сказать, что вследствие противоречий в законодательстве нам потребовалось более 12 месяцев на решение вопросов согласования и получения разрешений по готовому к эксплуатации объекту. И только благодаря совместным усилиям нашей компании, таможенных органов и нашего главного финансового партнера, ЕБРР, нам удалось открыть ГТК.

— Какие преимущества обеспечила реализация второй очереди проекта развития "Сухого порта"?

— Открытие ГТК позволило нашему предприятию практически полностью сформировать для клиентов весь комплекс логистических услуг. Со своей стороны, порт, при возросшей на него нагрузке на 50—100%, смог переключить часть грузопотока на новые мощности. Сложившееся на сегодня распределение нагрузки между Одесским портом и "Сухим портом" предусматривает, что первый обрабатывает контейнеры, идущие на внутренние таможни, а также транзитные грузы. Соответственно, в этих сегментах резко увеличилась пропускная способность порта за счет переноса части нагрузки на наше предприятие. К нам перешло оформление в режиме "импорт-40". Данное решение было целесообразным, поскольку именно оформление груза в свободное обращение — процесс наиболее трудоемкий. Ранее оформление грузов во всех таможенных режимах проходило исключительно на территории порта, что приводило к загруженности имеющихся в порту площадей и значительному времени оформления. Для сравнения: транзитно-грузовой терминал порта, где сегодня в основном проводится таможенное оформление грузов в режимах внутреннего и внешнего транзита, имеет 9 постановочных мест на рампе при общей площади около 5 га; наш же грузовой таможенный комплекс имеет 15 машино-мест и площадь 5,6 га. При этом в перспективе и площадь, и количество мест на нашей рампе можно увеличить за счет свободных площадей. К тому же на сегодняшний день через нас проходит не только импорт. У предприятия сложился круг клиентов, которые проходят таможенное оформление своего груза на экспорт на территории ГТК, с дальнейшей самостоятельной доставкой автотранспортом в страны Европы, Азии и СНГ. Такое обслуживание начато с осени прошлого года, и количество экспортеров, выбирающих наш ГТК для этой цели, возрастает.

— Расскажите, пожалуйста, подробнее о проекте создания депо порожних контейнеров.

— Этот проект реализовывался совместно со стивидорной компанией "ГПК-Украина", работающей с контейнерными грузами на территории Одесского порта. Депо, дислоцированное рядом с НТП, предназначено для формирования судовых партий контейнеров. Его использование позволяет разгрузить производственные площади порта и оптимизировать работу с судами-контейнеровозами, сокращая их простой. Еще одним важным преимуществом такой схемы является возможность формирования экспортных партий контейнерных грузов вне территории порта. Хочу отметить, что создание депо шло, фактически, параллельно строительству НТП — тем самым задача

создания "Сухого порта" решалась как комплексная, с упором на предоставление клиентам функционально полного набора логистических услуг.

— Привлекались ли для строительства этого объекта средства ЕБРР?

— Нет, этот проект мы реализовывали самостоятельно. Здесь оператором выступает "ГПК-Украина". Эта же компания обеспечила необходимую перегрузочную технику для работы депо. Фактически, стивидорная компания является нашим партнером по данному проекту.

— Насколько велика сегодня информационная интеграция "Сухого порта" и обслуживаемого Одесского порта?

— Прежде всего, мы выделили, сформировали и согласовали необходимые информационные потоки, объединяющие "Сухой порт" с "морским". Перед нами не стояла задача создания единой информационной базы, охватывающей все эти объекты, с подключением сюда же контролирующих инстанций — необходимости в такой интеграции нет. В то же время, мы предоставляем порту необходимую информацию о прохождении автомобилей и о наличии свободного места на НТП — эта информация является существенной для порта, поскольку позволяет оптимально планировать его работу. Со своей стороны, порт предоставляет нам информацию, необходимую для оптимизации нашей работы и ускорения оформления автомобилей. В этом суть информационного обмена "Сухой порт"—порт. С другой стороны, у нас максимально полным является внутренний обмен данными — электронная база НТП полностью интегрирована с базой ГТК. Это позволяет видеть полную картину загрузки и работы "Сухого порта" — в частности, просматривается, сколько машин прошло накопительную площадку и попало в порт, но еще не вернулось для прохождения через ГТК. Очередной задачей, решаемой совместно портом и нами, является создание электронного обмена данными, позволяющими оценивать ритмичность работы связки "Сухой порт"—порт и прогнозировать "узкие места" на любом из участков этой цепочки. И порту, и нам будет видна в режиме реального времени вся картина работы автотранспортной контейнерной составляющей, что можно считать идеологической платформой для оптимального планирования загрузки контейнерных мощностей морского порта. В этом смысле работа нашего предприятия полностью вписывается в нормы Закона Украины "О государственно-частном партнерстве".

Беседовала КАТКЕВИЧ Галина

Оценка перспективы экономически успешной работы украинских производителей транспортно-экспедиторских услуг

Обозначенная в заголовке тема данной статьи является заведомо сложной и объемной. И на то есть очень много причин. Начиная с той, что показывает на сегодняшнюю неопределенность с перспективами экономически успешной работы национальных товаропроизводителей — заказчиков транспортно-экспедиторских услуг (ТЭУ). Но ведь они — основная часть заказчиков (клиентуры) национальных производителей ТЭУ. И даже если хозяйственная деятельность этой украинской клиентуры в перспективе будет экономически успешной, то на сегодня нет обоснованной уверенности в том, что какая-то ее часть не предпочтет заказывать ТЭУ преимущественно у иностранных их производителей.

С другой стороны, требует уточнения и словосочетание "экономически успешная работа". А если еще учесть, что в число производителей ТЭУ входят технологически разные участники транспортно-экспедиторской деятельности (ТЭД), то в рамках отдельной статьи придется ограничиться какой-то одной их профессиональной категорией. Поэтому сразу отмечу, что в этой статье словосочетание "экономически успешная работа" понимается как хозяйственная деятельность предпринимателя, позволяющая при плановой ежемесячной загрузке его производства получать доходы, достаточные для достижения как минимум следующих целей (способностей):

— нести расходы по заработной плате, позволяющие обеспечивать низкую текучесть кадров квалифицированного персонала предприятия;

— обеспечивать плановые накопления как минимум на простое, или планируемое расширенное воспроизводство хотя бы активной части основных фондов;

— обеспечивать бесконфликтные финансовые отношения с поставщиками потребляемых при производстве ТЭУ ресурсов и с государством;

— формировать и поддерживать на неснижаемом уровне страховые резервы финансовых средств на случай вероятного наступления форс-мажорных обстоятельств; а также для устранения сбоев в технологических процессах; без непланового привлечения на платной основе заемных средств решать финансовые вопросы материально-технического обеспечения производства.

Вполне естественно, что, планируя решение вышеуказанных вопросов, производитель услуг должен в конечном счете ориентироваться на уровень их себестоимости, который обеспечивал бы возможность поддержания на конкурентоспособном уровне цены реализации этих услуг на свободном рынке.

Имея в виду то обстоятельство, что перевозки грузов являются обязательной составляющей частью ТЭУ, в рамках данной статьи речь далее будет идти об экономических перспективах работы на рынке услуг украинских международных автоперевозчиков грузов.

После опубликования статьи о перспективах развития в Украине транспортно-экспедиторской деятельности как таковой, было бы логичным ответить на

вопрос о том, а каковы же будут место и роль украинских международных автоперевозчиков грузов, их партнеров-экспедиторов, других производителей ТЭУ в процессе "материализации" упомянутых перспектив.

И такая постановка вопроса вполне закономерна. Ведь даже само по себе наличие позитивных перспектив развития транспортно-экспедиторского бизнеса в Украине еще не гарантирует того, что такими же позитивными будут перспективы у национальных, украинских, производителей услуг. Поскольку уже только огромный транзитный потенциал Украины, наличие транспортных коридоров и емкий внутренний рынок услуг в своей совокупности формируют устойчивый интерес к этому рынку со стороны иностранных коллег-конкурентов. Поэтому уже только из последнего можно сделать принципиально важный и однозначный вывод: позитивную перспективу своего бизнеса украинские производители ТЭУ должны инициативно и активно формировать сами. Не ожидая, что за них это сделают иностранные коллеги-конкуренты. Или сотрудники центрального органа госуправления на транспорте — Минифраструктуры.

Раскрывая тему данной статьи, прежде всего определимся со следующими выходными условиями.

Первое из них конкретизирует то обстоятельство, которое характеризирует неоднородный состав участников транспортно-экспедиторской деятельности (ТЭД) в аспекте масштабов их деятельности, осуществляемой с участием международных автоперевозчиков грузов. Всех их можно условно — по определенным критериям — подразделить на мелких, средних и крупных субъектов предпринимательской деятельности.

Будучи ограниченным рамками одной журнальной статьи, здесь лишь отмечу, что приведенные в ней соображения и выводы касаются преимущественно обоснования необходимости реформирования рынка услуг с целью системной поддержки именно мелкого и среднего украинского транспортно-экспедиторского бизнеса. В основу такой исходной посылки берутся соображения морального, экономического, технического, социально-политического и стратегического — по государственным меркам — характера, сегодняшняя роль мелкого и среднего бизнеса на рынке услуг, раскрытие содержания которых составляет отдельную тему.

Второе: в принципе, логика рассуждений о перспективах экономически успешной работы производителей ТЭУ — даже в условиях по сути не прекращающихся в последние годы кризисных явлений международного масштаба — может заключаться в подготовке ответов на последовательность таких вопросов.

1) Какими параметрами, особенностями, признаками и т.п. уже сегодня можно более или менее конкретно характеризовать и оценивать перспективы транспортно-экспедиторской деятельности — сегодня и на перспективу, в Украине и в международном масштабе?

2) В какой внешней среде на сегодня осуществляется транспортно-экспедиторская деятельность в Украине?

3) В какой мере сегодняшнее состояние транспортно-экспедиторского производства в Украине отвечает качественным и другим параметрам, тенденциям развития этого же вида хозяйственной деятельности, но осуществляемого в экономически развитых странах?

4) Как, какими общепринятыми категориями можно характеризовать соотношение в уровнях (параметрах) развития транспортно-экспедиторского бизнеса в Украине и в экономически развитых странах?

5) Что, кому и на каком уровне (уровнях) нужно предпринять, чтобы уже сегодня заложить предпосылки экономически успешной работы украинских производителей ТЭУ в ближайшие 10—15 лет?

И наконец, в интересах раскрытия темы статьи, уточним то обстоятельство, которое определяет транспортно-экспедиторскую деятельность как важную, обязательную и неотъемлемую составляющую часть более общего понятия и области хозяйствования — логистику. Логистику, составной частью которой является транспортная логистика. Это позволит нам сослаться на авторитетные мнения относительно тенденций и перспектив развития логистики. А учитывая сервисный характер логистических технологий, можно будет обоснованно принять указанные тенденции в качестве таких же и для ТЭД полностью.

Имея это в виду, примем во внимание мнение автора научно-практической работы "Логистика. Стратегическая кооперация" (Д. Иванов, М., "Вершина", 2006, 174 с.): "Современное производство и логистика развивается в соответствии с тремя основными тенденциями: ориентация на клиента, специализация на ключевых компетенциях и все большее проникновение информационных технологий в бизнес".

В другой, глубоко аргументированной работе английских авторов "Управление логистикой" (Харрисон А., Ван Хоук Р.; Днепропетровск, Balance business books, 2007, стр. 35—37) указывается, что клиенты 2-й половины XX столетия не только стали стремиться приобретать более востребованные продукты, но и начали требовать более высокого уровня обслуживания.

В этой же работе указывается и на комплексный рабочий инструмент управления взаимоотношениями с клиентами — систему CRM (customer relationship management).

Как отмечается в работе американских авторов "Современная логистика" (Джеймс С. Джонсон, Дональд Ф. Вуд и др., М. 2002, с. 579), "… первые десятилетия XXI века станут временем, когда логистика поставит акцент на проникновение в логистические структуры потребителей и на пограничные виды деятельности". В этой же работе приводится шесть основных направлений, по которым будет развиваться логистика в XXI столетии.

1) Значимость логистики увеличится благодаря усилению корпоративного руководства, стремящегося к повышению производительности, эффективности и дифференциации.

2) Усиление внимания к стоимости востребует успешный маркетинг и выявление потенциальных возможностей логистики как внутри организации, так и по отношению к внешним потребителям.

3) Усилится акцент на "научном" управлении логистическими операциями, которое поможет поднять "искусство" удовлетворения потребностей клиентов.

4) Благодаря способности логистики интегрировать товарные, информационные и денежные потоки,

которые пронизывают как внутренние, так и внешние процессы, возрастет значение логистики в принятии решений.

5) Значение логистики возрастет за счет усиления профессиональной ответственности как внутри фирмы, так и за ее пределами.

6) Успешные логистические организации будут в первую очередь повышать значимость логистики внутри организации и среди своих поставщиков и потребителей.

И, наконец, ведущие российские специалисты в области логистики так определяют стратегические элементы современной логистической концепции стратегического конфигурирования цепи поставок (SCM) (Дыбская В.В. и др. Логистика. М. 2008, с. 43):

— интеграция и стратегическое партнерство;

— выбор конфигурации логистической сети;

— интегрированное управление запасами;

— разработка стратегии распределения;

— применение аутсорсинга и разработка стратегии закупок;

— проектирование продукта;

— подбор информационных технологий и систем поддержки принятия оптимизационных решений.

Если сравнить каждое из вышеприведенных положений, определяющих конкретные характеристики развития логистики в XXI веке, с украинскими реалиями транспортной логистики и ее составной частью — транспортно-экспедиторской деятельностью, то можно прийти к таким выводам.

1) В транспортно-экспедиторской деятельности, сегодня осуществляемой в Украине с участием международного автотранспорта, подавляющим большинством национальных производителей ТЭУ не разрабатывается и массово не внедряется практически ни один из вышеуказанных "заделов на будущее".

2) На сегодня транспортно-экспедиторская деятельность с участием автоперевозчиков грузов осуществляется конкурирующими между собой ее участниками. И, особенно, это характерно для деловых отношений автоперевозчиков и экспедиторов. А это значит, что вышеупомянутой ориентации на клиента, на приоритет его интересов нет. А отсюда — нет и таких вышеупомянутых характеристик логистики XXI века, как специализация на ключевых компетенциях и связанным с ней стратегическим (корпоративным) сотрудничеством в общем случае рыночных конкурентов. В среде производителей ТЭУ не развиты их отношения с производителями аутсорсинговых услуг и франчайзинга.

На первичном производственном и системном уровнях осуществления ТЭД в массе ее участников не внедряются системы управления взаимоотношениями с клиентами (CRM). Достигнутый уровень внедрения в производство услуг информационных технологий не обеспечивает поддержку работы CRM и других передовых технологий транспортно-экспедиторского обслуживания клиентуры. Максимум о чем можно говорить в этом случае — это о компьютеризации отдельных операций, выполняемых в интересах и на предприятиях производителей ТЭУ и в оперативных интересах последних.

Кто-то может сказать, что приведенное относительно перспектив развития логистики для Украины не актуально — поскольку преждевременно. Нам, мол, надо пройти еще долгий и свой путь эволюционного развития.

Ну, во-первых, "своего" пути, похоже, уже не будет. Поскольку сегодняшняя импорто- и экспортозависимая Украина просто не может диктовать остальному миру свои правила игры в логистике. Для этого надо стать, для начала, товаропроизводителем и, соответственно, заказчиком ТЭУ мирового масштаба. Во-вторых, чего у нашей страны никогда не отнимут (не скупят за бумажные доллары), так это ее стратегически важного географического положения и в целом благоприятного для ведения хозяйственной деятельности климата.

И в этих своих качествах страна есть и будет объектом реализации стратегических интересов (политических, экономических и др.) стран-лидеров мировой экономики и, соответственно, мировой политики. А в "пакете" составляющих этих стратегических интересов транспортная логистика, в целом логистическая деятельность, занимают и всегда будут занимать достойное место. Ведь не зря логистика как таковая в свое время возникла из военных потребностей. А на сегодня логистика в значительной мере трансформировалась в эффективный инструмент экономической конкуренции, в еще не полностью использованный резерв ее повышения.

Относительно вышеизложенного возможно еще и такое мнение: о какой перспективе сегодня можно говорить? Тут бы день прожить… О каких там "тенденциях и мнениях авторитетов логистики" можно говорить? Понимаю, в чем-то даже согласен… Но ведь никто из коллег не будет оспаривать то, что транспортно-экспедиторский бизнес — сервисный вид хозяйственной деятельности. А вышеуказанное мнение специалистов касательно тенденций развития логистики выражает, прежде всего, их понимание перспектив логистики закупочной, распределительной, таможенной, логистики запасов, складской, информационной и других видов логистики. То есть всех тех видов логистики, которые являются областью интересов прежде всего клиентуры — заказчиков ТЭУ. И транспортная логистика, в свою очередь и в принципе, не может развиваться в противоречии с тенденциями развития тех видов логистики, которые, образно говоря, обслуживают социально-экономические интересы клиентов — потребителей ТЭУ. Да и сугубо формально это будет ошибкой. Ведь еще в словаре Ожегова значение категории "тенденция" определяется как направление развития какого-либо явления.

А в Википедии (uk.wikipedia.org/wiki) указывается, что на основе тенденций можно делать выводы о ходе экономических процессов в будущем, прогнозировать экономические показатели.

Из приведенного очевидно, что тенденции как таковые — это не те характеристики экономических явлений и процессов, которые экономически целесообразно игнорировать. Хотя по факту их, конечно, можно игнорировать; другой вопрос — какие будут последствия…

Все вышеприведенное, надеюсь, дает основания для таких, общих для этой статьи, выводов.

Если украинский рынок логистических услуг в ближайшие 3—5 лет — усилиями национальных производителей услуг и, главное, в интересах последних — не будет преобразован в технологически равноценную и неотъемлемую, экономически привлекательную и цивилизованную в нормативно-правовых аспектах составляющую часть развитых международных рынков ТЭУ, то для национальных производителей ТЭУ это станет социально-экономической катастрофой… Первой и последней в этом столетии. А другого и ожидать не приходится: ведь для сообщества стран-лидеров мировой экономики Украина нужна, в том числе, и как территория с технологически современным, стабильным в своих договорных и технологических параметрах, относительно недорогим и качественным логистическим сервисом. А обеспечивать его будет тот, кто сможет отвечать всем этим требованиям. И вовсе не обязательно, что это будут украинские производители услуг. Ведь европейские — не российские! — географические параметры Украины, колоссальные возможности современных информационных технологий, эксплуатационные возможности современного международного автотранспорта, реализация концепции совмещения рыночной конкуренции и стратегического сотрудничества, наличие развитого экспедиторского и рыночного инфраструктурного сервиса вполне позволяют в значительной мере заместить национальные кадры специалистов ТЭД на коллег-иностранцев. В том числе и в сегменте рынка ТЭ услуг, производимых с участием грузового автотранспорта.

Вполне возможно, что указанные 3—5 лет — мой чисто умозрительный прогноз. Но ведь главное не в этом. Главное в том, как, в какой динамике в последующие годы будут развиваться события вокруг Украины: в ЕЭС, в России и вокруг России, в Китае и в окружении Китая лидерами мировой экономики. Все это как следствие и, отчасти, как результат целенаправленных действий сегодняшних лидеров украинской экономики отразится на составе клиентуры, объеме спроса на услуги, потребительских требованиях к ТЭ услугам и т.д.

Но, по крайней мере сегодня, уже понятно следующее. Соответствие производства ТЭУ в Украине вышеприведенным характеристикам перспектив развития логистики должно обеспечиваться как на индивидуально-производственном, так и, прежде всего, на системном (отраслевом) уровне. В отрасли, где средняя численность лицензированного автопарка в одном предприятии составляет менее 3 единиц, в том числе по АсМАПу — около 11 единиц (с учетом численности автопарка в крупных транспортных предприятиях; см. ж. "Автоконтинент" № 9 за 2012 г.; стр. 10 и сайт АсМАПа) общесистемное реформирование рынка услуг без стратегического сотрудничества его участников невозможно. Фрагментарное же — и недешевое — улучшение технологий только на отдельных предприятиях экономически проблематично, а в целом — не имеет решающего значения для потребительских предпочтений клиентуры и рыночных интересов сообщества производителей услуг в целом.

На сегодня у национальных производителей ТЭУ, производимых с участием международных автоперевозчиков грузов, есть два варианта действий. А, точнее, два пути.

1) Ничего не предпринимать в плане вопросов, затронутых в этой статье. Пассивно ожидать своей бизнес-участи, которая непременно будет определена коллегами-конкурентами.

2) С участием представителей всех профессиональных групп национальных производителей ТЭУ продумать и оформить в соответствующих проектных решениях и предложениях свое видение будущего украинского рынка ТЭ услуг. Обсудить и согласовать эти решения с компетентными представителями госвласти Украины. Совместно обеспечить их претворение в практику повседневной работы национальных производителей ТЭУ.

Общий вывод по теме данной статьи: при сохранении существующего положения на рынке ТЭУ оценка перспектив экономически успешной работы украинских производителей этих услуг может быть только негативной. При этом имеются в виду ТЭУ, производимые с участием международных автоперевозчиков грузов. В разрезе остальных видов транспорта такая оценка может быть дана только как производная от содержательно конкретных программ реформирования соответствующих сегментов национального рынка ТЭУ.

ЧУЕВ Алексей,
директор ООО "Весотра экспедиция"

Страховой брокер при страховании ответственности транспортной компании

О том, по каким критериям выбрать правильного страховщика ответственности для транспортной компании, какие риски должны, могут и не могут быть включены в такой полис, как действовать при страховом случае, связанном с перевозкой или хранением груза, а также о роли страхового брокера при страховании ответственности рассказывают Артур Ницевич, управляющий партнер юридической фирмы Interlegal (Украина), и Александр Абузяров, директор компании-страхового брокера Marine Insurance Services Ltd. (Латвия).

— На что стоит обратить внимание украинским транспортным компаниям при выборе страховщика и страхового брокера?

— Транспортный бизнес крайне динамичен и редко прощает ошибки. При наступлении события, которое может привести к претензии, транспортной компании крайне важно оценить риски и осуществить первичные действия не только оперативно, но и максимально верно.

Стоит отметить, что большинство представленных на украинском рынке страховых компаний предоставляют страхование ответственности на базе конкретных рисков. Ограничения украинского законодательства приводят к тому, что выплата, обычно, происходит только при наступлении конкретных, перечисленных в договоре рисков и только в случае, когда будет доказана ответственность страхователя. В результате, на страхователя обрушивается вал бумажной работы, связанной с сопровождением претензий и доказыванием либо отсутствия своей ответственности клиенту, либо наличия ответственности — своему же страховщику ответственности.

Более "правильное" европейское страхование обеспечивает так называемое покрытие Back to Back — т.е. страхование от всех рисков в соответствии с договорными и/или правовыми обязательствами страхователя.

Такой страховщик, при поступлении информации о происшествии, как правило, за свой счет номинирует сюрвейера, собирает и обобщает информацию, связанную с происшествием (страховым случаем), а также проводит и/или организовывает переговоры со стороной, выставляющей претензию, с тем, чтобы убедиться в правомерности такой претензии и величине фактически понесенного третьей стороной убытка. В случае необходимости, страховщик оплачи-

вает или гарантирует оплату нанятых юристов и/или иных привлеченных третьих лиц, а также судебные расходы. Зачастую вышеуказанные действия за счет страховщика выполняет страховой брокер, а, в идеале, предоставляет такие услуги в режиме 24/7.

Кроме того, учитывая специфику отношений в сфере транспорта, "правильный" страховщик просто обязан быть максимально гибким в вопросах порядка осуществления выплат. Если ответственность действительно наступает, то возмещение третьим лицам доказанных и обоснованных убытков, понесенных ими в результате застрахованной деятельности, страховщик выплачивает напрямую, за исключением тех случаев, когда по каким-либо соображениям, согласованным со страховщиком, средства необходимо перечислить на счет страхователя или какой-либо из компаний группы. Возмещение может быть перечислено страховщиком также на любой иной счет, указанный потерпевшей ущерб стороной.

Также стоит обратить внимание на возможность получить у страховщика дополнительное покрытие, связанное с возмещением убытков, понесенных транспортной компанией вследствие допущенных персоналом компании ошибок или упущений в работе, при спасении груза и минимизации убытка, а также в других случаях, предусмотренных договором страхования. Многие страховщики такие риски автоматически не включают в страховое покрытие, однако оно очень важно для транспортного предприятия, так как зачастую за ошибки платить приходится именно экспедитору/перевозчику/терминалу, и если такие убытки не застрахованы, то страховщик покрывать их не будет.

— Какие риски могут быть включены в страховое покрытие ответственности?

— При страховании ответственности логистических и/или транспортных предприятий, страхуемые риски выглядят следующим образом:

1) ОСНОВНОЙ РИСК ПО ПОЛИСУ — базовый риск, который практически всегда присутствует в основном полисе, — это **ответственность перед клиентом экспедитора/перевозчика** за повреждение и/или утрату груза, принятого к перевозке/обслуживанию;

2) ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РИСКИ — это риски, которые могут быть включены в страховой полис, либо исключены по взаимному согласию сторон. Такими рисками могут быть:

— **ответственность перед третьими лицами;**

могут быть застрахованы следующие риски:

a) ответственность за нанесение материального ущерба третьим лицам (к примеру, для владельца склада важно, чтобы была застрахована ответственность за повреждение транспортных средств третьих лиц в процессе проведения погрузочно-разгрузочных работ);

b) ответственность за нанесение телесных повреждений (травм третьим лицам, не являющимся работниками вашей компании);

c) ответственность за убытки третьим лицам, нанесенные перевозимым грузом (к примеру, актуальна при организации перевозок жидких грузов во флекси-танках, при перевозке опасных и/или химических грузов, так как груз может повредить грузы и/или иное имущество третьих лиц);

— **ответственность за ошибки и упущения работников;**

Пример: ошибка вашего работника при оформлении грузовых таможенных деклараций повлекла простой транспорта и задержку доставки груза, что привело к претензиям грузовладельца и субподрядчика.

— **ответственность за повышенные договорные обязательства;**

Пример: при автоперевозке по CMR в случае утраты и/или повреждения груза перевозчик обязан:

а) возместить стоимость груза, но не более 8,33 SDR за брутто килограмм веса;

б) вернуть фрахт в полном объеме или его часть, и никаких других санкций либо штрафов Конвенцией не предусмотрено.

Если же ваши договоры предусматривают повышенную ответственность или применяются условия ст. 24 Конвенции CMR — такая ответственность должна быть дополнительно оговорена и застрахована по этой статье.

— **ответственность за грубую неосторожность** (предоставляют далеко не все страховщики);

Грубое нарушение режима работы и отдыха в процессе автоперевозки, правил дорожного движения, езда в пьяном виде и т.д.

— **ответственность за контейнеры и/или трейлеры;**

Пример: если груз для транспортировки принимается в контейнерах и/или на трейлерах, не принадлежащих перевозчику, последний по договору может нести ответственность за трейлеры и/или контейнеры как за оборудование. Трейлер и/или контейнер обычно не рассматривается страховщиками как часть груза или его упаковка.

— **ответственность за налоги и пошлины;**

Если такой риск не включен в полис, страховщик не будет оплачивать убытки третьих лиц, которые относятся к налогам и пошлинам, даже в том случае, когда причиной таких обязательных сборов была деятельность вашей компании или ее работника (к примеру, в процессе перевозки был украден груз, который не был растаможен и за который не были уплачены налоги. Налоговые службы потребуют у грузовладельца заплатить налоги, в том числе акциз, если транспортируются подакцизные товары, однако если эта позиция у вас не будет застрахована, страховщик возместит только стоимость груза, не превышая лимитов ответственности, и сумму фрахта.

— **ответственность за внезапное загрязнение и нанесение вреда природе** (разлив или возгорание химически-опасного груза в процессе перевозки и пр.);

— **ответственность за услуги, предоставленные судовым (линейным) агентом** (в соответствии с условиями агентского договора);

— **покрытие дополнительных расходов, связанных с:**

- минимизацией убытка (временное хранение груза после аварии, его сортировка, переупаковка и т.п.);
- ликвидацией последствий страхового случая (уборка и ликвидация загрязнений или затонувшего имущества и пр.).

— Могут ли в страховое покрытие ответственности включаться какие-либо специальные риски и ограничен ли круг рисков транспортной компании в принципе?

— По взаимному согласию сторон в зависимости от специфики вашего бизнеса (договоров на оказание услуг) в страховой полис могут быть включены также такие специфические риски, как **дополнительные расходы, связанные с ошибками и упущениями персонала, дополнительные расходы в связи с отказом клиента от груза и пр.** Если мы говорим об ответственности перед третьими лицами, то необходимо понимать, что страховщик возмещает убытки, понесенные третьими лицами, но не самим страхователем. К примеру: груз по ошибке отправлен в иной пункт назначения — скорее всего дополнительные расходы, связанные с пересылкой груза, лягут на перевозчика, и этот риск также может быть застрахован.

Что касается круга рисков, то в отличие от страхования имущества в страховании ответственности исчерпывающего перечня конкретных рисков, при наступлении которых будет выплачено возмещение, не существует. При страховании ответственности, **страховщик возмещает убытки, за которые вы несете ответственность по закону и/или в соответствии с международными нормами и/или в соответствии с условиями Вашего договора**.

Чаще всего, страхование ответственности логистических и транспортных предприятий основывается на:

— стандартных договорах, заключаемых предприятием со своими клиентами и/или субподрядчиками;

— международных конвенциях и/или правилах в зависимости от вида перевозки и/или наступления убытка (Конвенция CMR, Гаага-Висбийские Правила; CIM и др.);

— внутреннем законодательстве страны, которое может быть применено в отношении конкретной, как правило, внутренней, перевозки.

При этом крайне важно при заключении договора страхования предоставить и согласовать со страховщиком условия конкретных договоров, которые вы заключаете с вашими клиентами и на основании которых вы принимаете на себя ответственность. Только в этом случае вы можете быть уверенными, что одинаково с вашим страховщиком понимаете ту ответственность, которая будет покрыта полисом.

— Можете привести несколько конкретных примеров, как должны вести себя стороны договоров страхования ответственности в различных ситуациях?

Применительно к жизни, это выглядит следующим образом:

1. Произошло дорожно-транспортное происшествие (ДТП):

— Ситуация А — виновным в ДТП признан ваш работник либо субподрядчик — если иного не оговорено в вашем договоре на предоставление услуг, то в данной ситуации вы будете нести ответственность, а значит, страховая компания будет возмещать убытки, понесенные грузовладельцем и третьими лицами, если это будет оговорено в полисе;

— Ситуация В — виновным в ДТП полностью признано третье лицо — страховая компания обеспечит вам защиту от требований и, если будет доказано, что вашей вины в данном убытке нет, страховое возмещение грузовладельцу и/или третьим лицам не будет выплачиваться. Но, если вашим оппонентам удастся доказать вашу вину, страховая компания выплатит возмещение.

2. Произошла кража или недоставка груза:

В любом случае страховщик обеспечит вашу защиту и оплатит расходы по такой защите:

— Ситуация А — будет признано, что вы не виновны — пломбы, упаковка и т.д. целы, однако вскрыта внутренняя недостача, таким образом, вашей вины нет — страховое возмещение не будет выплачено;

— Ситуация В — будет признано, что вы виновны, то есть нарушены пломбы, порезан тент или имеются следы иного проникновения, нарушения упаковки, при этом нет никаких специальных отметок в транспортной накладной — скорее всего, будет признана ваша вина, и страховое возмещение будет выплачено.

3. Произошло ограбление склада или транспортного средства (с применением силы и/или оружия и/или угрозы и т.д. и т.п.):

В любом случае страховщик обеспечит вашу защиту и оплатит расходы по этой защите:

— Ситуация А — будет признано, что вы не виновны — страховое возмещение не будет выплачено;

— Ситуация В — будет признано, что вы виновны (например, доказано, что был сговор с водителем и т.п.) — страховое возмещение будет выплачено.

4. Убыток по причине огня/пожара/взрыва:

В любом случае страховщик обеспечит вашу защиту и оплатит расходы, связанные с нею:

— Ситуация А — будет признано, что вы виновны (например, пожар из-за халатности работников склада или неисправности транспортного средства) — страховое возмещение будет выплачено;

— Ситуация В — будет признано, что вы не виновны (например, произошел пожар объекта, рядом с которым находилось транспортное средство с грузом, и водитель никак не мог предвидеть такое происшествие и/или спасти груз; поджог транспортного средства/груза третьим лицом) — скорее всего, будет признано, что вы не виновны, и страховое возмещение не будет выплачено.

— Какие риски категорически исключаются из страхового покрытия?

— Основные риски, которые исключаются из страхового покрытия:

А. Любые убытки, произошедшие не по вине экспедитора и/или привлеченных им субподрядчиков, а также убытки, возникшие по причинам и/или вследствие рисков, на которые вы или ваши субподрядчики не могли повлиять и/или не могли избежать их последствий, в том числе:

— убытки, возникшие в результате воздействия природных явлений и/или катастроф;

— убытки, вызванные действием или бездействием третьих лиц;

— убытки, возникшие в результате забастовок и/или любых массовых волнений;

— убытки, возникшие в результате военных действий и/или в результате воздействия любого вида оружия и/или амуниции;

— убытки, возникшие в результате терроризма и/или действия любого лица или лиц по политическим и/или религиозным мотивам;

— убытки, возникшие в результате воздействия атомной и/или иной ядерной энергии и/или химических поражающих средств;

К примеру, в случае, если народные беспорядки начались внезапно, и у вас и/или у водителя не было возможности это предвидеть, то в данном случае, скорее всего, будет доказана ваша невиновность и страховщик не будет выплачивать возмещение третьим лицам. Однако если водитель по какой-либо причине, даже несмотря на предупреждения со стороны диспетчера, решил поехать в регион, в котором проходят забастовки и/или народные беспорядки, и забастовщики ограбили машину с грузом — в таком случае, скорее всего, будет признана вина водителя, а значит и ваша вина как предприятия, и страховое возмещение будет выплачено (при условии, что полис оформлен правильно).

Б. Убытки, покрываемые в соответствии с обязательными и/или специальными видами страхования, такими как:

— ОСАГО, "Зеленая карта" и подобные обязательные виды страхования (по полису ответственности, убытки будут покрываться только сверх лимитов, установленных обязательными видами страхования);

— ответственность собственников и менеджмента предприятия (никогда не будет покрываться);

— ответственность работодателя;

— страхование имущественного интереса (движимое и недвижимое имущество, транспортные средства и т.д.);

В. Финансовые гарантии любого рода;

Г. Убытки, связанные и/или вызванные неплатежеспособностью предприятия и/или любого рода неоплатой услуг, налогов и т.д., в том числе связанные с любого рода платежами либо обязательствами по оплатам, либо исполнением иных финансовых обязательств, остановки или ограничения деятельности предприятия;

Д. Договорные убытки без вины;

Е. Конфискация и/или ликвидация и/или арест груза по требованию властей.

Выше перечисленные основные исключения содержатся практически во всех условиях страхования. Безусловно, каждая из страховых компаний добавляет и/или может добавить свои специфические исключения.

— Как определить стоимость страхования (премию), условия ее уплаты?

— Стоимость страхования рассчитывается для каждого проекта/клиента индивидуально, в связи с чем сразу ответить на данный вопрос, не имея информации о риске, не представляется возможным. Для подготовки предложения и расчета премии страховщик просит заполнить анкету, в которой просит указать основные позиции, которые, по его мнению, влияют на величину риска, а, следовательно, на величину стоимости страхования (премию).

При страховании ответственности логистических предприятий стоимость страхования рассчитывается, как правило, на основании оборота компании (брутто фрахта) по страхуемым услугам.

Исключением, как правило, являются автотранспортные предприятия, предоставляющие услуги автоперевозчика собственным транспортом, для которых стоимость может быть рассчитана исходя из количества используемых транспортных средств.

При этом при расчете премии, обычно, принимаются во внимание следующие факторы:

— предоставляемые услуги, в отношении которых страхование должно быть обеспечено, например:

- экспедитор с ответственностью перевозчика (т.е. экспедитор берет на себя ответственность перед грузовладельцем за организацию и доставку груза вне зависимости от использования своих или привлеченных транспортных средств) — за основу для расчета премии берется брутто фрахт — общая сумма, уплачиваемая клиентом за организацию и доставку груза (включая суммы, уплачиваемые субподрядчикам);

- экспедитор без ответственности за фактических исполнителей (т.е. экспедитор берет на себя ответственность только за организацию перевозки без ответственности за фактических исполнителей) — за основу берется сумма брутто фрахта, уплачиваемая клиентом за организацию перевозки;

- оператор склада;

- судовой (линейный) агент;

- иные услуги, на которые вы хотите, чтобы распространялось страховое покрытие;

— объем страхования (риски, в отношении которых страхование должно быть обеспечено), например:

- ответственность за груз;

- ответственность перед третьими лицами, предоставляя услуги оператора склада;

- ответственность за ошибки и упущения;

- ответственность за грубую неосторожность;

— лимиты ответственности (по каждому случаю и всего за период страхования);

— желаемая франшиза;

— условия договоров предоставления услуг — пункты, которые регламентируют объем предоставляемых услуг и ответственность сторон;

— статистика убытков/полученных претензий за период не менее трех последних лет.

Важно *учитывать и помнить о том, что заявление является частью договора страхования, и информация, указанная в заявлении, будет приниматься во внимание страховщиком не только при подготовке предложения и расчете премии, а также при организации возмещения. Поэтому при заполнении анкеты страховщика будьте предельно корректны и открыты, так как у страховщика может появиться возможность отказа в выплате, либо снижении объема выплаты в случае, если информация, указанная в анкете, не будет соответствовать действительности. Очень важна правдивая и полная информация по убыточности.*

В отношении оплаты премии, все зависит от того, какие условия наиболее приемлемы вам и о каких условиях удастся договориться со страховщиком. Как правило, со страховщиком можно договориться об оплате премии в два или даже в четыре приема (платежа).

— Какова схема действий при заключении и исполнении договора страхования?

1) Оценка риска, подготовка предложения и заключение договора страхования:

- вы заполняете анкету страховщика, а также предоставляете копии, либо выдержки из договоров в отношении предоставляемых услуг и вашей ответственности, а затем передаете их брокеру;

- получив анкету, брокер связывается с вами для уточнения информации и создания совместно с вами необходимого и достаточного страхового покрытия;

- брокер подготавливает информацию и ведет переговоры с несколькими страховщиками для получения наиболее выгодных для вас предложений;

- полученные предложения обобщаются брокером и обсуждаются с вами, определяются наиболее подходящее предложение и дополнительные моменты для согласования со страховщиком;

- брокер контролирует подготовку и проверяет подготовленный полис на предмет его соответствия первоначальным договоренностям.

При обеспечении страхования для предприятий, зарегистрированных на территории стран, законодательство которых ограничивает возможность прямого приобретения страхования у страховых компаний нерезидентов, брокером обеспечивается выдача страхового полиса локальной страховой компанией с максимально допустимым объемом перестрахования. При этом крайне важно, чтобы страхование действовало на условиях перестраховщика, и вопросы, связанные с урегулированием убытков и выплатой возмещения, решались исключительно перестраховщиком без согласования с локальной страховой компанией ("фронт-офисом").

2) Обслуживание договора в период страхования.

В период действия договора брокер консультирует и информирует вас, а также решает от вашего имени со страховщиками все вопросы, связанные с данным страхованием, включая, но не ограничиваясь необходимыми изменениями, либо дополнениями. У вас имеется контактный телефон, по которому вы должны получать поддержку, по возможности, 24 часа в сутки.

3) Схема работы при наступлении события, которое может привести к убытку.

А) При получении информации о происшествии вы немедленно связываетесь с отделом урегулирования убытков компании-страховщика или страхового брокера с тем, чтобы дать краткую информацию о происшествии, а также сообщить координаты лица, с которым один из менеджеров страхового брокера может связаться для получения более полной информации, а также принять самостоятельно или согласовать со страховщиками/перестраховщиками номинирование независимого эксперта для проведения осмотра, сбора документов и подготовки полного отчета о происшествии.

— По договору с большинством страховщиков, страховой брокер имеет право вызывать и назначать независимого эксперта сюрвейера без дополнительного согласования (страховщики, как правило, недоступны в нерабочее время, а предпринимать неотложные действия при наступлении потенциального страхового случая необходимо максимально быстро).

— Менеджер отдела урегулирования убытков страхового брокера консультирует и помогает в первоначальной переписке с клиентом и третьими лицами, составлении актов происшествия и претензий к сторонам, которые могут нести ответственность за убыток.

— Специалисты-профессионалы страхового брокера консультируют вас о дальнейших действиях и заявляют о происшествии страховщикам.

Б) Страховой брокер готовит информацию и ведет от вашего имени переговоры:

— со страховщиком;

— со стороной, выставляющей претензию;

— со стороной, виновной в происшествии;

— с целью скорейшего урегулирования убытка.

В) Чтобы снизить и/или остановить рост убытков (отпустить транспорт, получить удерживаемые документы и пр.), брокер обеспечивает выдачу страховщиком необходимых гарантийных обязательств.

Г) Чтобы обеспечить надлежащую защиту и возмещение, страховой брокер консультирует вас о необходимых действиях и ваших отношениях со сторонами, вовлеченными в происшествие, и в случае необходимости сам ведет переговоры и переписку со всеми сторонами, вплоть до урегулирования претензий, а если необходимо, обеспечивает судебный процесс, по результату которого либо отбивает претензии, либо выплачивает возмещение.

Мы надеемся, что предоставленные выше пояснения внесут большую ясность в отношении такого продукта, как страхование ответственности, а также в отношении компаний-страховых брокеров, целью работы которых является обеспечение клиента оптимальной страховой защитой и полная его поддержка при наступлении страхового случая.

В заключение хочется привести слова, ставшие принципом профессионалов об области страхования, имеющих богатый опыт работы во всем мире: **"Страховой полис — это ДОГОВОР между двумя сторонами, а не высеченный наскальный рисунок, который нельзя изменять!". Кроме того, надо всегда помнить, что страхование — это бизнес, а не благотворительность.**

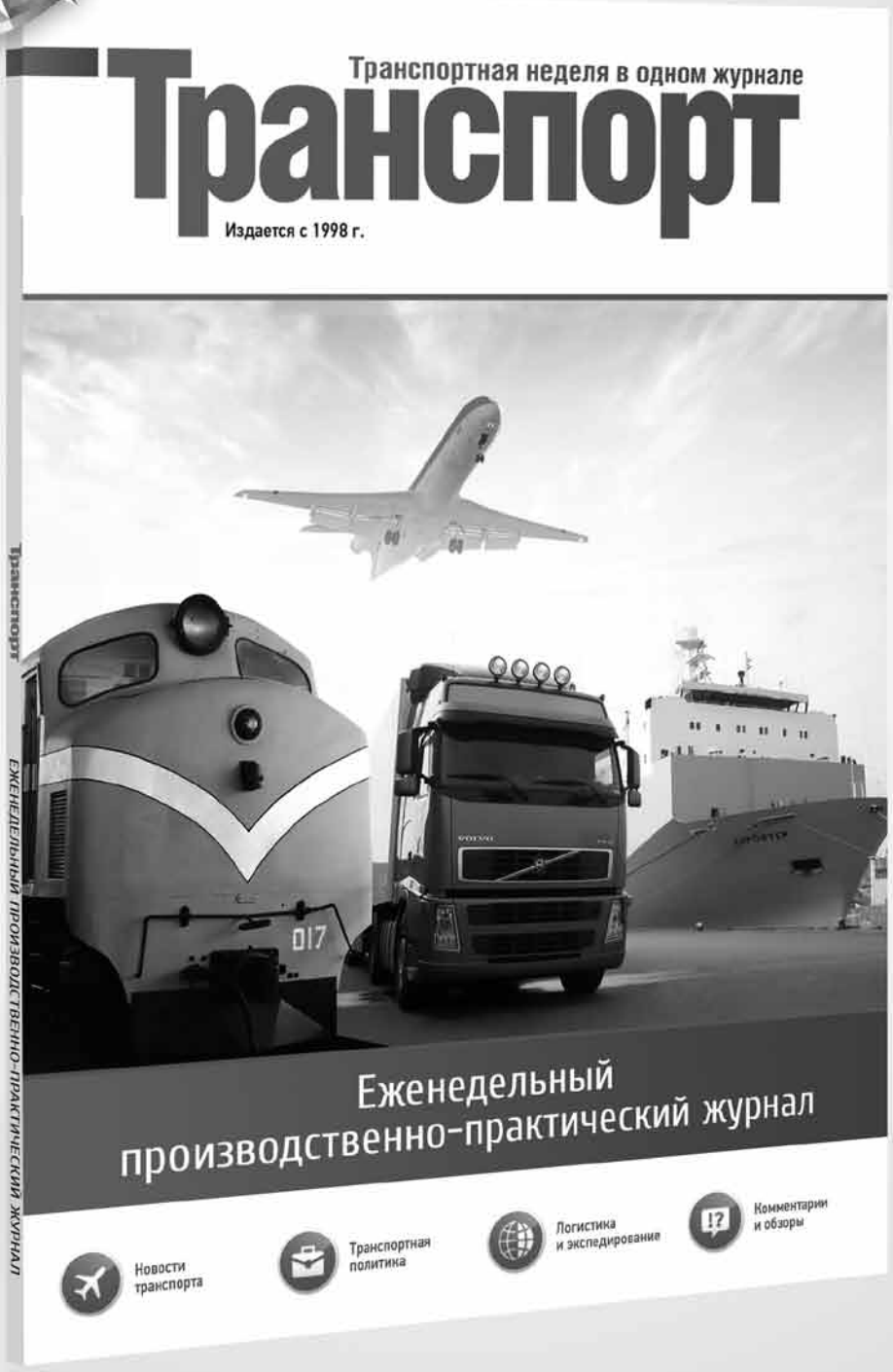
Приобретая полис, крайне важно не купить слишком много и переплатить, или слишком мало — и кусать потом локти, получив претензию именно в связи с тем риском, который остался за границами полиса. Именно здесь, обычно, и выручает профессиональный брокер, который не только помогает вам получить то, что надо именно вашему бизнесу, но и выбить из страховщика лучшую цену (не говоря уже о том, что ряд крупных страховщиков напрямую с клиентами не работают вовсе). Ну а если брокер, дополнительно, обеспечивает защиту интересов на всех стадиях работы с претензиями, то вы вполне можете спокойно заниматься своей работой — транспортной логистикой, будучи спокойными что самому главному в любом бизнесе, вашим отношениям с клиентами, ничто не угрожает.

НИЦЕВИЧ Артур, управляющий партнер, Interlegal, Украина,
председатель Морского института Украины,
АБУЗЯРОВ Александр, директор, Marine Insurance Services Ltd., Латвия

15 ЛЕТ

НА ИНФОРМАЦИОННОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

ЕЖЕНЕДЕЛЬНО: ОПЕРАТИВНАЯ И ДОСТОВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



www.transport-journal.com

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 21802

INFORMATIONAL & BUSINESS JOURNAL
ИНФОРМАЦИОННО-ДЕЛОВОЙ ЖУРНАЛ
CAPITAL EXPRESS
СТОЛИЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Подписной индекс
ГП «ПРЕССА» – 68171

ПОДПИСНОЙ КУПОН–ЗАЯВКА

настоящим подтверждаем своё намерение оформить подписку:

Наименование компании: .....

Сроки подписки:
- еженедельный журнал «Транспорт»: с « » 2013 г. по « » 201 г.
- ежеквартальный журнал «Столичный Экспресс»: с « » 2013 г. по « » 201 г.

Должность и Ф. И. О. руководителя: .....

ИНН ..... Свидетельство плательщика НДС № .....

Тел: ..... Факс: .....

E-mail: ..... www .....

Юридический адрес: .....

Адрес доставки: .....

Контактное лицо – должность, Ф.И.О, тел, E-mail: .....

Вид деятельности: .....

Обозначьте значком √ версии журналов, на которые вы желаете оформить подписку:

Наименование издания	Еженедельный журнал «Транспорт»		Ежеквартальный журнал «Столичный экспресс»
Период поставки	**Печатная версия**	**Электронная версия**	**Печатная версия**
1 месяц	303,00 грн	216,00 грн	——
3 месяца	910,00 грн	648,00 грн	215,00 грн
6 месяцев	1742,00 грн	1230,00 грн	430,00 грн
9 месяцев	——	1845,00 грн	645,00 грн
12 месяцев	——	2460,00 грн	860,00 грн

дата ..... подпись ..... Ф.И.О. ..... должность .....

Отправьте «подписной купон – заявку» почтой или факсом по адресу:

Украина, 65001, г. Одесса, а/я 229, Издательская организация АО «ПЛАСКЕ», журнал «Транспорт»
Факс: +38 (048) 7-385-374; 7-287-221; Тел. редакции: +38 (044) 503-63-73
Тел.: 0 800 300 30 80 (бесплатно со стационарных телефонов)
Тел моб: +38 (050) 390-54-09; E-mail: subscribe@transport-journal.com

В случае заинтересованности Вам может быть выслан бесплатный экземпляр издания

Путешествия, которые вдохновляют

Авиабилеты
Железнодорожные билеты
Автобусные билеты
Размещение в отелях по всему миру
Экскурсионные туры и пляжный отдых
Отдых на экзотических островах

Круизы по всему миру
Билеты на мероприятия по всей Украине
Экскурсионное обслуживание по Украине
Транспортное обслуживание
Деловой туризм
Страховые услуги

PLASKE TRAVEL

+38 (048) **7-385-385**

Работаем круглосуточно

www.plaske.travel